

În conformitate cu prevederile art. 14 alin. (2) și ale art. 27 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr. 2359/C11/2514

Data: 21.08.2024

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 46130/22.07.2024, formulată de SRL, cu sediul social în, ..., ..., înregistrată la Registrul Comerțului sub nr., având CUI RO, reprezentată convențional de ..., adresă la care solicită comunicarea tuturor actelor de procedură, împotriva documentației de atribuire, întocmită de, cu sediul în, ..., ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de atribuire prin licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului de Furnizare microbuze electrice în cadrul proiectului „Dotarea cu microbuze electrice a unităților școlare din mediul rural, ...”, s-a solicitat obligarea autorității contractante la în sensul modificării documentației de atribuire, precum și la stabilirea unui nou termen-limită pentru depunerea ofertelor.

CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR,
asupra cauzei de față, constată următoarele:

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația de față, prin care SRL solicită cele menționate în partea introductivă a deciziei.

Precizează că, procedura de atribuire urmărește achiziționarea a 24 de microbuze electrice în vederea asigurării transportului elevilor.

În ceea ce privește factorii de evaluare, aceștia sunt detaliați la punctul II.2.5 din fișa de date, rezultând următoarea structură:

- a) garanția de funcționare a microbuzului – Pth GS (10 puncte);
- b) prețul ofertei (40 puncte);
- c) perioada de garanție acordată grupului de baterii - Pth BAT (10 puncte);
- d) autonomia de mers a microbuzului electric garantată de furnizor - Pt AUT (10 puncte);

- e) eficiența energetică ($P_{th} E_e$) consumul de energie electrică (WLTP) exprimat în kWh/100 km al motorului electric (15 puncte);
f) puterea maximă de acționare a sistemului electric - $P_{th} P_a$ (15 puncte).

În urma analizei prevederilor documentației de atribuire, a constatat existența unor cerințe și a unor factori de evaluare care încalcă dispozițiile legii aplicabile, astfel:

A. SPECIFICAȚIILE TEHNICE SI FUNCȚIONALE GENERALE:

În cadrul Secțiunii 4.1 din caietul de sarcini, autoritatea contractantă solicită, în vederea verificării respectării specificațiilor tehnice, dar și a conformității microbuzelor cu prevederile legislative în vigoare, ca furnizorul să prezintă în mod obligatoriu certificatul de conformitate. Acesta trebuie să provină de la un microbuz similar cu cel oferat, nefiind necesar ca cel oferat să fie pe stoc la momentul depunerii ofertei.

Certificatul de conformitate al produsului oferat este solicitat în mod obligatoriu la momentul livrării și va conține toate elementele necesare în vederea individualizării microbuzului electric.

Achizitoarea stabilită că „*va considera neconforme propunerile tehnice lipsite de certificatul de conformitate (COC) sau cele care vor prezenta un certificat de omologare individuală*”, cerințe pe care le critică.

În primul rând, atunci când se referă la un microbuz similar cu cel oferat, autoritatea contractantă nu definește ce presupune această noțiune și ce criterii vor fi avute în vedere atunci când va evalua dacă un alt vehicul este similar cu cel oferat.

În acest sens, „similar” poate însemna orice vehicul din categoria produselor respective, dar poate fi înțeles și ca fiind orice microbuz care îndeplinește cerințele dimensionale solicitate contractantă (care sunt mai limitative decât cele care definesc categoriile de vehicule).

Or, având în vedere că achizitoarea are obligația să asigure o informare clară, completă și corectă a participanților la procedura de atribuire, în conformitate cu exigențele art. 154 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 și ale art. 20 alin. (2) din Anexa la HG nr. 395/2016, este necesară modificarea acestei cerințe prin introducerea unei definiții a noțiunii de „microbuz similar”.

În al doilea rând, interdicția de a prezenta certificat de omologare individuală are un caracter profund restrictiv.

Cu toate că scopul solicitării certificatului de conformitate este ca achizitoarea să poată verifica îndeplinirea specificațiilor tehnice și a conformității cu prevederile legislative aplicabile, aceasta interzice participarea operatorilor economici care au obținut omologarea individuală de la Registrul Auto Român.

Potrivit Ordinului nr. 2132/08.12.2005 al Ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea

autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7 - indicat expres de către autoritatea contractantă la pagina 8 a caietului de sarcini:

a) omologarea individuală este definită ca fiind:

"procedura prin care RAR sau o autoritate competentă din alt stat membru al Uniunii Europene certifică faptul că un vehicul rutier îndeplinește individual cerințele prevăzute de legislația națională în vigoare, valabilitatea omologării fiind limitată la teritoriul statului care a acordat-o";

b) certificatul de omologare individuală este documentul prin care RAR sau autoritatea de omologare a unui alt stat membru al Uniunii Europene certifică în mod oficial faptul că un anumit vehicul este omologat individual.

Prin omologarea individuală, RAR atestă că un vehicul îndeplinește individual condițiile constructive și pe cele privind starea tehnică, în conformitate cu RNTR 7.

Omologarea se acordă de către RAR și constă în: identificarea vehiculului, efectuarea verificărilor și, după caz, a încercărilor necesare pentru evaluarea îndeplinirii condițiilor constructive prevăzute în prezentele reglementări, efectuarea verificărilor privind starea tehnică prevăzute în planurile de operațiuni din RNTR 1, acordarea numărului național de registru, eliberarea, la cererea solicitantului omologării, a unui certificat de omologare individuală, conform modelului E prevăzut la anexa III la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 și, în final, eliberarea CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării.

Cu alte cuvinte, procedura omologării individuale este finalizată cu eliberarea cărții de identitate a vehiculului, care este necesară pentru înmatricularea și înregistrarea microbuzelor de către beneficiar, deci pentru utilizarea acestora în scopul achiziționării.

Așadar, omologarea individuală reprezintă una dintre modalitățile prin care un operator economic poate demonstra că vehiculul ofertat este conform cu reglementările aplicabile, îndeplinind așadar finalitatea solicitării unui certificat de conformitate pentru un produs similar. Totuși, spre deosebire de cel din urmă, omologarea individuală privește un vehicul deja existent, certifică în integralitate cerințele viitorului achizitor și, în special, conferă certitudine cu privire la îndeplinirea cerințelor reglementărilor cele mai recente.

Prevederile legale amintite confirmă caracterul restrictiv al cerinței criticate, prin intermediul căreia autoritatea contractantă împiedică participarea ofertanților care au obținut omologarea individuală.

Cerința respectivă se și află în contradicție cu celelalte dispoziții ale caietului de sarcini, care obligă ofertantul ce va fi declarat câștigător să obțină de la RAR certificatul de omologare împreună cu numărul național de registru și cartea de identitate.

Astfel, este absurd să se accepte că doar ofertantul câștigător să obțină certificatul de omologare individuală, dar să nu fie permisă prezentarea sa, de către oricare dintre participanți, la momentul ofertării. Nu există nicio justificare pentru această abordare a autorității contractante.

Prin urmare, ... SRL solicită obligarea autorității contractante să adopte măsuri de remediere în sensul eliminării restricției descrise mai sus, care încalcă încălcarea dispozițiilor art. 50 și 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016 și ale art. 1 alin. (2) din HG nr. 395/2016.

Ca și consecință a celor arătate anterior, este necesară și completarea penultimului paragraf de la pagina 8 a caietului de sarcini prin menționarea și a certificatului de omologare individuală, nu doar a celui de omologare de tip.

B. CERINȚA PRIVIND AUTONOMIA DE MERS SI FACTORII DE EVALUARE CORESPUNZĂTORI:

În cadrul tabelului de la Secțiunea 4.1.6 din caietul de sarcini, sunt menționate cerințele minime privind autonomia de mers, fiind stipulat la punctul 8 lit. c) că:

"autonomie de mers: minim 200 km, cu sistemele de încălzire/răcire funcționând astfel încât să asigure o temperatură interioară de 21°C pe tot parcursul deplasării. Se va dimensiona grupul de baterii astfel încât, după 4 ani de funcționare, și cunoscând rata de scădere a capacității, să se obțină autonomia de mers de 150 km".

În vederea probării acestor specificații tehnice, sunt solicitate broșuri, cărți tehnice, schițe tehnice, desene sau alte documente suport emise de producător sau, după caz, de ofertant.

Prin intermediul Secțiunii 4.1.7.1 din caietul de sarcini se prezintă în cel mai mic detaliu că:

"autonomia de deplasare va fi minimum 200 km, cu sistemele de încălzire/răcire funcționând astfel încât să se asigure o temperatură interioară de 21°C pe tot parcursul deplasării pe un traseu variat (șes - deal), mixt (urban 50% din distanță, 50% extraurban), 10 opriri cu câte 2 minute de funcționare în staționare, încărcare la capacitate maximă pe tot parcursul încercării/determinării și o viteză medie de 40 km/h. Autonomia autovehiculului va fi certificată cu buletin de măsurători RAR sau un buletin de măsurători din care să reiasă consumul specific pentru ciclul de deplasare emis de un laborator acreditat în acest sens".

Autonomia de mers este prevăzută și ca factor de evaluare, cu un punctaj maxim de 10 puncte. Alături de această specificație este punctată și eficiența energetică a microbuzelor, cu un maxim de 15 puncte.

În primul rând, arată că, cerința privind autonomia este restrictivă, întrucât definește cu o specificitate nejustificată și exagerată traseul care ar trebui să fie avut în vedere de către ofertanți, în condițiile în care se solicită certificarea cu un buletin de măsurători emis de RAR sau de către un alt laborator acreditat.

Cele din urmă efectuează testele în condiții reglementate, în funcție de procedura de încercări relevantă. În cazul RAR, de pildă, beneficiarul poate indica doar dacă instalația de aer condiționat este oprită sau pornită, viteza de deplasare și dacă simularea se face în condiții de trafic urban.

Similar, în cazul altor laboratoare acreditate, încercările sunt efectuate în baza unor proceduri precum cele dezvoltate de UITP (protocolul E-SORT).

Astfel, faptul că se solicită ca autonomia să fie determinată în condiții atât de restrictive conferă un profund caracter nelegal, fiind necesară modificarea lor astfel încât operatorii economici să le poată îndeplini, în limitele procedurilor care guvernează activitatea laboratoarelor acreditate (E-SORT, ciclul urban mixt, în cazul microbuzelor electrice din această procedură de atribuire), în alte cuvinte, cu eliminarea mențiunilor referitoare

la traseul variat (șes-deal) și cu 10 opriri a câte 2 minute de funcționare în staționare.

Totodată redă din jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene ce a statuat că respectarea cerințelor privind interzicerea unor obstacole nejustificate și restrângerea artificială a concurenței este cu atât mai importantă cu cât specificațiile tehnice sunt formulate în mod deosebit de detaliat, existând un risc mai mare de avantajare a unui anumit ofertant.

În al doilea rând, consideră că factorii de evaluare privind autonomia și eficiența energetică [n.n. - eficiența energetică se traduce prin consumul de energie electrică care se reflectă tot în autonomia de mers a microbuzelor] încalcă dispozițiile art. 32 alin. (2), alin. (8) lit. b) și alin. (9) din HG nr. 395/2016.

Potrivit acestora din urmă, factorii de evaluare trebuie:

- a) să aducă un avantaj real și să nu fie formali;
- b) să nu conducă la distorsionarea rezultatului aplicării procedurii pentru atribuirea contractului;
- c) să reflecte în mod corect importanța caracteristicii tehnice/funcționale considerate a reprezenta un avantaj calitativ, de mediu și/sau social.

Or, având în vedere că autonomia de mers și eficiența energetică figurează ca doi factori de evaluare distincți, cu toate că se referă același aspect calitativ, respectiv consumul de energie electrică, nu aduc un avantaj real autorității contractante și nu reflectă în mod corect importanța consumului de energie electrică [n.n. - care este punctat, în esență, de doi ori, întrucât ofertantul cu cea mai bună autonomie va avea cu siguranță și cel mai bun consum de energie electrică], fiind susceptibili să distorsioneze rezultatul procedurii de atribuire.

Pe cale de consecință, solicită obligarea autorității contractante să remedieze factorii de evaluare privind autonomia de mers și eficiența energetică, astfel încât să fie păstrat doar unul dintre aceștia, căruia să îi fie atribuit un punctaj corespunzător importanței sale.

Consecutiv admiterii solicitării anterioare se impune și adaptarea corespunzătoare a cerințelor de la Secțiunea 4.1.7.1 și, respectiv, de la Secțiunea 4.1.7.5 din caietul de sarcini.

În ceea ce privește cerința aferentă factorului de evaluare privind eficiența energetică referitoare la procedura de încercare WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure), solicită obligarea autorității contractante să o elimine și să facă trimitere la o procedură care să fie aplicabilă microbuzelor electrice care fac obiectul prezentei achiziții.

Aceasta, întrucât autonomia și eficiența energetică sunt testate prin metoda WLTP numai în cazul vehiculelor cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică de 3500 kg. Or, microbuzele oferite (din categoria M2) au cel mult 5000 kg.

C. FACTORUL DE EVALUARE PRIVIND PUTEREA MAXIMĂ DE ACȚIONARE A SISTEMULUI ELECTRIC:

Precizează că, un al treilea factor de evaluare care încalcă prevederile art. 32 din HG nr. 395/2016 este cel referitor la puterea maximă de acționare a sistemului electric, cu următorul algoritm de calcul:

"Punctajul se acordă astfel: a). Oferta admisibilă, cu puterea maximă de 120 kW, nu va fi punctată. b). Pentru celelalte oferte admisibile, punctajul se va calcula astfel: - Puterea maximă între 121 kW și 150 kW - 7,50 puncte; - Puterea maximă mai mare de 150 kW - 15 puncte. Va fi acceptat orice mijloc de probă adecvat, precum certificate de conformitate, fișa tehnică/ un dosar tehnic al producătorului sau un raport de testare de la un organism recunoscut".

Astfel, vor fi punctate suplimentar ofertele care prezintă microbuze cu o putere maximă a motorului mai mare de 121 kW, ponderea atribuită fiind maximă atunci când puterea este de mai mult de 151 kW.

Acest factor de evaluare nu aduce, însă, niciun avantaj autorității contractante.

Acordarea unui punctaj suplimentar pentru o putere de acționare cât mai mare, începând cu 121 kW și până la 150 kW, nu influențează decât creșterea vitezei maxime de deplasare a microbuzului. Or, aceasta este oricum este limitată la 70 km/h (Secțiunea 4.1.6, punctul 9), tocmai pentru o siguranță sporită în contextul existenței unei destinații speciale a vehiculelor - de asigurare a transportului școlar.

Astfel, conform art. 32 alin. (2) și (8) din HG nr. 395/2016, factorii de evaluare trebuie să aducă un avantaj real, să nu fie formali și să poată fi urmăriți în cadrul procesului de evaluare.

Totodată, petenta solicită obligarea autorității contractante să modifice cerința privind acceptarea oricărui mijloc de probă adecvat pentru demonstrarea valorii aferente puterii maxime a motorului, în sensul păstrării doar a celei referitoare la prezentarea unui raport de testare de la un organism recunoscut.

Potrivit art. 159 din Legea nr. 98/2016, acceptarea oricărui mijloc de probă adecvat, cum ar fi dosarul tehnic al producătorului, se poate aplica doar în situația expres prevăzută de lege, subsidiară și excepțională în care ofertantul, pentru motive care nu îi sunt imputabile, nu deține certificatele sau rapoartele de încercare solicitate.

D. CERINȚELE PRIVIND ACCESUL PERSOANELOR CU MOBILITATE REDUSĂ:

Pentru ca cerințele privind dotarea cu facilități pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă menționate la Secțiunea 4.1, Secțiunea 4.1.3, Secțiunea 4.1.6, pct. 11 și Secțiunea 4.1.7.11 din caietul de sarcini să fie judicios formulate, consideră că este necesar ca autoritatea contractantă să le modifice astfel încât:

a) operatorii economici să demonstreze printr-un raport de încercări sau un document similar eliberat de un organism/autoritate acreditat(ă) din UE că scaunul destinat persoanelor cu dizabilități locomotorii îndeplinește cerințele de siguranță prevăzute de pct. 3.8 din Anexa 8 a Regulamentului CEE-ONU nr. 107;

b) să nu fie permise scaune rabatabile, demontabile sau pliabile, întrucât o persoană cu dizabilități are nevoie de mai mult spațiu de manevra și de cotiere, bare și/sau mânere de sprijin, conform cerințelor Regulamentului

CEE-ONU nr. 107, existând un risc ridicat de accidentare în cazul în care cerința este păstrată în forma actuală.

E. CERINȚA PRIVIND USA CULISANTĂ:

Conform Secțiunii 4.1.6, punctul 10 din caietul de sarcini, constată că ușa pasagerilor trebuie să fie de tip culisant.

Această cerință are caracter restrictiv, împiedicând participarea operatorilor economici care pot ofera microbuze cu ușă montată în balamale.

Această ultimă variantă este prevăzută chiar de dispozițiile art. 7.6.4.3 din Anexa nr. 3 - Cerințe aplicabile tuturor vehiculelor - din Regulamentul CEE-ONU nr. 107, aplicabile atunci când se realizează omologarea microbuzelor:

"La orice ușă de serviciu cu deschidere manuală și alcătuită dintr-o singură bucată, pivotantă sau montată în balamale, dispozitivele de pivotare sau balamalele trebuie să fie montate astfel încât, dacă ușa deschisă intră în contact cu un obiect staționar în timp de vehiculul se mișcă înainte, respectiva ușă să aibă tendința de a se închide".

Nu mai puțin, ușa de acces montată în balamale permite o supraveghere mai bună a urcării/coborârii, este mai sigură, iar acționarea sa este supravegheată de șofer. Mecanismul de acționare este fiabil și sigur, iar conducătorul auto are posibilitatea de a detecta, imediat și cu ușurință, eventuala prezență a unui copil sau a unei persoane cu mobilitate redusă.

În probațiune, au fost depuse înscrisuri.

....., prin adresa nr. 41/27003/29.07.2024, înregistrată la Consiliu cu nr. 48136/30.07.2024, a transmis punctul de vedere, iar dosarul achiziției a fost comunicat cu adresa nr. 41/28234/07.08.2024, înregistrată la Consiliu cu nr. 50939/09.08.2024.

Precizează că, în data de 09.07.2024, a fost publicat în SEAP anunțul de participare cu nr. CN1070832/09.07.2024, pentru procedura de licitație deschisă având ca obiect achiziționarea a 24 de microbuze electrice de 16+1 locuri pentru 24 UAT-uri de pe raza județului, în cadrul proiectului „Dotarea cu microbuze electrice a unităților școlare din mediul rural, ...".

Arată că a stabilit cerințe și specificații care definesc caracteristicile tehnice, de performanță și referitoare la nivelul calitativ pe care microbuzul electric trebuie să le îndeplinească prin caietul de sarcini.

Documentația de atribuire aferentă anunțului de participare a fost supusă controlului ex-ante de către Agenția Națională pentru Achiziții Publice, prin Direcția Generală Control Ex-Ante, Coordonare Metodologică și Supervizare Sistem și a fost validată, ulterior remedierii abaterilor constatate prin Avizul conform condiționat nr. 10108/28.06.2024/DGCECMSS, pentru a fi publicată în SEAP.

În ceea ce privește contestația formulată de SRL, face următoarele precizări:

A. Referitor la specificațiile tehnice și funcționale generale:

- Solicitarea de a introduce în caietul de sarcini o definiție a noțiunii de „microbuz similar”:

A prevăzut în caietul de sarcini la Secțiunea 4.1. Specificații tehnice și funcționale, că furnizorul va prezenta obligatoriu în propunerea tehnică certificatul de conformitate. Acesta trebuie să provină de la un microbuz similar cu cel ofertat, fără însă a avea elementele de individualizare specifice (serie șasiu, serie motor, culoare, etc), elemente care pot fi individualizate doar după semnarea contractului și lansarea comenzii, prin această mențiune înțelegându-se că microbuzul nu este obligatoriu să fie pe stoc la momentul ofertării.

Astfel, noțiunea de „microbuz similar” cerută în caietul de sarcini, se referă la un vehicul electric destinat transportului de pasageri, categoria M2 sau M3, echivalent, care utilizează același sistem electric de propulsie, precum cel al autovehiculului ofertat și operează cu același tip de baterii și motoare electrice precum cele oferite.

Face precizarea că operatorul economic SRL a adresat prin intermediul SEAP o solicitare de clarificări, sens în care precizează că va răspunde punctual la respectivele solicitări până la termenul limită de răspuns la solicitările de clarificări. A definit noțiunea de „microbuz similar” în cadrul Răspunsului consolidat la solicitările de clarificări primite la documentația aferentă achiziției sus-menționate, la clarificarea nr. 2 pct. 1, motiv pentru care nu se impune introducerea unei astfel de definiții în caietul de sarcini.

- Eliminarea restricției de a prezenta certificat de omologare individuală:

În urma analizei acestui capăt de cerere, menționează că acceptă eliminarea din caietul de sarcini, din conținutul Secțiunii 4.1. Specificații tehnice și funcționale, a următoarei cerințe criticate: *„Autoritatea contractantă va considera neconforme propunerile tehnice lipsite de certificatul de conformitate (COC) sau cele care vor prezenta un certificat de omologare individuală.”*

Face mențiunea că celelalte prevederi ale Secțiunii 4.1. rămân neschimbate, respectiv obligativitatea prezentării la momentul ofertării a unui Certificat de conformitate la un microbuz similar, iar la momentul livrării prezentarea în original a Certificatului de conformitate pentru fiecare microbuz livrat.

Arată că își menține cerința de la Secțiunea 4.1. *Specificații tehnice și funcționale* – pag. 8, referitoare la Documentația și certificatele de omologare de tip RAR ce trebuie prezentate la momentul livrării. Având în vedere eroarea de redactare semnalată, din dorința îndreptării acesteia, penultimul alineat se modifică astfel:

Text initial din caietul de sarcini	Se îndreaptă eroarea de scriere și se va citi
„La momentul livrării, furnizorul va prezenta pentru toate microbuzele electrice, în copie conform cu originalul, documentația de omologare emisă doar de autoritățile competente din statele membre UE, pentru	„La momentul livrării, furnizorul va prezenta pentru toate microbuzele electrice, în copie conform cu originalul, documentația de omologare emisă doar de autoritățile competente din statele membre UE, pentru

categoria M2 - M3, sau Certificatele de omologare de tip RAR conform Legii nr. 230/2003 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 78/2000 și a Ordinului nr. 2132/20085-RNTL 7, nr. 2224/2020-RNTL 2 și nr. 2135/2005-RNTL 4, cu toate modificările și completările ulterioare”.	categoria M2 - M3, sau Certificatele de omologare de tip RAR conform Legii nr. 230/2003 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 78/2000 și a Ordinului nr. 2132/2005-RNTR 7, nr. 2224/2020-RNTR 2 și nr. 2135/2005-RNTR 4, cu toate modificările și completările ulterioare”.
---	--

B. Cerința privind autonomia de mers și factorii de evaluare corespunzători:

- Remedierea factorilor de evaluare privind autonomia de mers și eficiența energetică, astfel încât să fie păstrat doar unul dintre aceștia, căruia să îi fie atribuit un punctaj corespunzător importanței sale. Adaptarea corespunzătoare a cerințelor de la Secțiunea 4.1.7.1. și de la Secțiunea 4.1.7.5 din caietul de sarcini, arată că își menține cerința din Secțiunea 4.1.7.1 și, respectiv, pe cea de la Secțiunea 4.1.7.5.

În caietul de sarcini, secțiunea 4.1.7.1, este menționat că: „Autonomia autovehiculului va fi certificată cu buletin de măsurători RAR sau un buletin de măsurători din care să reiasă consumul specific pentru ciclul de deplasare emis de un laborator acreditat în acest sens”.

Conform specificațiilor din Anexa nr. 12 (TERMENII DE REFERINȚĂ privind ACHIZIȚIONAREA DE AUTOVEHICULE NEPOLUANTE DE TRANSPORT PERSOANE MICROBUZE ELECTRICE pentru TRANSPORTUL ELEVILOR DIN ÎNVĂȚĂMÂNTUL PREUNIVERSITAR) la Ghidul solicitantului MICROBUZE ELECTRICE PENTRU ELEVI, Planul Național de Redresare și Reziliență, Pilonul VI: Politici pentru noua generație, Componenta C15: Educație, Reforma 6: Actualizarea cadrului legislativ pentru a asigura standarde ecologice de proiectare, construcție și dotare în sistemul de învățământ preuniversitar, Investiția 10: Dezvoltarea rețelei de școli verzi și achiziționarea de microbuze verzi, pag.12-13:

”Autonomia de deplasare va fi minimum 200 km, cu sistemele de încălzire/răcire funcționând astfel încât să se asigure o temperatură interioară de 210C pe tot parcursul deplasării pe un traseu variat (șes - deal), mixt (urban 50% din distanță, 50% extraurban), 10 opriri cu câte 2 minute de funcționare în staționare, încărcare la capacitate maximă pe tot parcursul încercării/determinării și o viteză medie de 40 km/h. Autonomia autovehiculului va fi certificată cu buletin de măsurători RAR.”

- Eliminarea cerinței aferente factorului de evaluare privind eficiența energetică referitoare la procedura de încărcare WLTP:

Arată că își menține cerința din fișa de date pct. 5, Secțiunea 11.2.5 Eficiența energetică (Pth Ee) consumul de energie electrică (WLTP) exprimat în Kwh/100 km al motorului electric, cu mențiunea că factorul de evaluare anterior amintit a fost introdus în urma Avizului ANAP conform condiționat nr. 10108/28.06.2024/DGCCECMSS, ca măsură de remediere și este predefinit în Criteriile de îndeplinire a cerințelor de achiziții verzi, Anexa 11 din Ordinul ANAP 2395/2003.

C. Factorul de evaluare privind puterea maximă de acționare a sistemului electric:

- Eliminarea factorului de evaluare privind puterea maximă de acționare a sistemului electric:

Arată că își menține cerința din fișa de date pct. 5, Secțiunea 11.2.5 Eficiența energetică (Pth Ee) consumul de energie electrică (WLTP) exprimat în kWh/100 km al motorului electric, cu mențiunea că factorul de evaluare anterior amintit a fost introdus în urma Avizului ANAP conform condiționat

10108/28.06.2024/DGCCECMSS, ca măsură de remediere și este predefinit în Criteriile de îndeplinire a cerințelor de achiziții verzi, Anexa 11 din Ordinul ANAP 2395/2003.

- Modificarea cerinței privind acceptarea oricărui mijloc de probă adecvat pentru demonstrarea valorii aferente puterii maxime a motorului, în sensul păstrării doar a celei referitoare la prezentarea unui raport de testare de la un organism recunoscut:

Arată că își menține cerința din fișa de date pct. 6 Puterea maximă de acționare a sistemului electric (Pth Pa), Secțiunea II.2.5. Conform secțiunii 10, Cadrul legal care guvernează relația dintre autoritatea contractantă și furnizor din caietul de sarcini, prin „*organism recunoscut*” se înțelege orice organism de evaluare a conformității din Uniunea Europeană.

D. Modificarea cerințelor privind accesul persoanelor cu mobilitate redusă:

a) Arată că își menține cerința din caietul de sarcini - Secțiunea 4.1.3 Descrierea constructivă generală a microbuzului electric:

"Microbuzele electrice vor fi realizate în conformitate cu legile adoptate cu privire la accesul în acestea a persoanelor cu dizabilități locomotorii, respectiv: Ordinul ministrului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice nr. 189/2013 pentru aprobarea reglementării tehnice "Normativ privind adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap, indicativ NP 051-2012 - Revizuire NP 051/2000", Legea nr.448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată, cu modificările și completările ulterioare și Regulamentul nr.107 din 29.09.2010 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) "Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora" și pagina 12 secțiunea 4.1.6 Specificații tehnice minime, pct. 11 - Cerințe privind accesul persoanelor cu dizabilități

„a) Rampa pentru persoanele cu dizabilități locomotorii (manuală sau automată, integrată sau detașabilă), acoperită cu material antiderapant;

b) Sistem de avertizare a șoferului pentru rampa coborâtă, cu imposibilitatea punerii în mișcare a microbuzului;

c) Minim un spațiu destinat căruciorului rulant (destinat persoanelor cu dizabilități), scaun cu șezut rabatabil, cu elemente de fixare/ ancorare a căruciorului rulant".

b) Arată că își menține cerința din caietul de sarcini Secțiunea 4.1.6. Specificații tehnice minime - microbuz electric transport școlar, pct. 6 - Capacitate de transport: 16 locuri pe scaune pentru elevi (din care un loc adaptat pentru persoane cu dizabilități locomotorii). Celor 16 locuri pe scaune pentru pasageri se adaugă și un loc pentru conducătorul auto. Astfel, invocă prevederile Ghidului de finanțare și a Anexei 12 TERMENII DE REFERINȚĂ privind ACHIZIȚIONAREA DE AUTOVEHICULE NEPOLUANTE DE TRANSPORT PERSOANE MICROBUZE ELECTRICE pentru TRANSPORTUL ELEVILOR DIN ÎNVĂȚĂMÂNTUL PREUNIVERSITAR unde Microbuzul electric va avea o capacitate de 16 locuri pe scaune din care 1 loc pentru persoane cu dizabilități (în cadrul celor 16 locuri pe scaune unul trebuie amenajat pentru persoane cu dizabilități) + 1 loc pentru conducătorul auto. Conform prevederilor din Ghidul solicitantului Microbuzul electric 16+1 este și indicator de rezultat de îndeplinit.

E. Cerința privind ușa culisantă:

Arată că își menține cerința din caietul de sarcini - Secțiunea 4.1.6. Specificații tehnice minimale - microbuz electric transport școlar, pct.10 Cerințe privind caroseria, salonul, și postul de conducere „c) Ușă pasageri - 1 ușă culisantă situată pe partea dreaptă în direcția de mers;”, specificație menționată și în Anexa nr. 12 la Ghidul Solicitantului „Microbuze electrice pentru elevi” punctul 10.1. Specificații tehnice minimale-microbuz electric școlar, pagina 31.

În ceea ce privește solicitarea de eliminare a restricției de a prezenta certificat de omologare individuală, în baza art.26 alin.(6) din Legea nr. 101/2016, solicită respingerea acestui capăt de cerere ca fiind lipsit de obiect întrucât autoritatea contractantă acceptă eliminarea acestei cerințe criticate și aduce corecturi documentației de atribuire.

Cu privire la celelalte capete de cerere, în baza art. 26 alin. (6) din Legea nr.101/2016, solicită respingerea lor ca nefondate.

Documentația de atribuire nu împiedică aplicarea unor dispoziții legale, nu încalcă principiile egalității de tratament, nediscriminării și transparenței, nu este contrară interesului public, nu aduce atingere intereselor comerciale legitime ale unui anumit operator economic și nu aduce atingere concurenței loiale între operatorii economici.

Contestatoarea dorește modificarea documentației de atribuire, bazată pe aprecieri subiective și având în vedere exclusiv propriul său interes, nicidecum un interes general al tuturor potențialilor ofertanți. Contrar susținerilor contestatoarei, procedura de atribuire are un caracter deschis care permite oricărui operator economic să depună ofertă în cadrul acestei proceduri.

Apreciază că actualele cerințe și specificații care definesc caracteristicile tehnice, de performanță și referitoare la nivelul calitativ pe care microbuzul electric trebuie să le îndeplinească prin caietul de sarcini, față de natura și obiectul prezentei proceduri de atribuire a contractului, sunt singurele de natură a permite verificarea efectivă a informațiilor furnizate de către ofertanți și aduc autorității contractante un beneficiu real și concret în executarea contractului, permițând atribuirea către acel operator apt să-și implementeze efectiv contractul. Totodată, asigură concurența într-o manieră corect înțeleasă și aplicată față de însuși scopul procedurii de atribuire.

Cu privire la capătul de cerere privind obligarea autorității contractante la stabilirea unui nou termen-limită pentru depunerea ofertelor, arată că trebuie să respecte calendarul procedurii de atribuire a contractului, ținând cont de termenul de finalizare al implementării proiectului, respectiv până în data de 30.09.2025.

Având în vedere procedura de atribuire aleasă, cât și specificul achiziției, termenul limită de depunere a ofertelor a fost stabilit pentru data de 12.08.2024, fiind un termen suficient pentru pregătirea unei oferte de către orice operator economic interesat.

Luând în considerare etapele următoare ale procedurii de atribuire, inclusiv termenul de livrare a microbuzelor ce nu poate fi unul nerealist, în eventualitatea prelungirii termenului-limită pentru depunerea ofertelor, durata finalizării acestor etape va depăși data de 30.09.2025, dată care

reprezintă durata maximă de implementare a proiectului. Totodată, trebuie avut în vedere că ulterior livrării microbuzelor electrice, urmează etapele de recepție, transmiterea cererii de transfer și plata către furnizor. Trebuie să se asigure că livrarea microbuzelor electrice, etapele de recepție, transmiterea cererii de transfer și plata către furnizor se vor derula în perioada de implementare a proiectului.

..... SRL a constituit cauțiunea în sumă de 220.000,00 lei, conform art. 611 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, fiind depusă la dosar recipisa de consemnare nr. 210416482/1, eliberată de CEC BANK SA, Sucursala Victoria, la data de 24.07.2024, fiind transmisă, în original, prin adresa înregistrată la Consiliu cu nr. 46987/24.07.2024.

Din analiza susținerilor părților și a documentelor existente la dosarul cauzei, Consiliul reține cele ce urmează:

..... a organizat procedura prin licitație deschisă, în vederea atribuirii contractului de Furnizare microbuze electrice în cadrul proiectului „Dotarea cu microbuze electrice a unităților școlare din mediul rural, ...”, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. CN1070832/09.07.2024. Valoarea estimată a contractului de furnizare este de 30.172.560,00 lei, fără TVA, iar criteriul de atribuire aplicat este „cel mai bun raport calitate-preț”.

Împotriva documentației de atribuire, ... SRL a înaintat Consiliului contestația în analiză, solicitând obligarea autorității contractante la în sensul modificării documentației de atribuire, precum și la stabilirea unui nou termen-limită pentru depunerea ofertelor.

În justificarea demersului său, autoarea contestației susține că a constatat existența unor cerințe și a unor factori de evaluare care încalcă dispozițiile legale aplicabile.

Or, în ceea ce privește conținutul documentației pusă la dispoziție operatorilor economici de către autoritatea contractantă, inclusiv clarificările aduse acesteia, dată fiind natura litigiului, actele atacate și solicitările adresate Consiliului cu privire la ele, acesta reține necesitatea examinării contestației primite prin raportare la următoarele dispoziții ale legislației privind achizițiile publice:

- art. 20 alin. (2) și (10) din HG nr. 395/2016:

“(2) Documentația de atribuire conține orice cerință, criteriu, regulă și alte informații necesare pentru a asigura ofertantului/candidatului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de aplicare a procedurii de atribuire.

(10) Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice care reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, astfel încât să corespundă necesității autorității contractante.”

- din Legea nr. 98/2016:

- art. 154 alin. (1):

"Autoritatea contractantă are obligația de a elabora documentația de atribuire care conține toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire."

- art. 155 alin. (1) și (6):

"(1) Specificațiile tehnice sunt stabilite prin documentația de atribuire și definesc caracteristicile solicitate privind lucrarea, serviciul sau produsele care fac obiectul achiziției.

(6) Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.

- art. 160 alin. (1) și (2):

1) Orice operator economic interesat are dreptul de a solicita clarificări sau informații suplimentare în legătură cu documentația de atribuire, cu respectarea termenului limită stabilit de autoritatea contractantă în anunțul de participare/simplificat/de concurs.

(2) Autoritatea contractantă stabilește prin anunțul de participare/simplificat/de concurs unul sau două termene-limită în care va răspunde în mod clar și complet tuturor solicitărilor de clarificare/informațiilor suplimentare, conform prevederilor normelor metodologice la prezenta lege."

Așadar, regula o reprezintă situația în care necesitatea sau oportunitatea achiziționării la un anumit nivel de performanță, precum și caracteristicile tehnice impuse, sunt stabilite de fiecare autoritate contractantă în parte, în funcție de necesitățile obiective și prioritățile comunicate de compartimentele din cadrul autorității contractante [art. 2 alin. (3) lit. b) și art. 12 alin. (3) lit. a) din HG nr. 395/2016].

Singura limitare a acestui drept al autorității contractante este determinată de introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici, în sfera unei astfel de posibilități aflându-se și situația impunerii de către autoritate a unor specificații și condiții care nu au legătură cu nevoia sa de achiziție.

În consecință, pentru a cenzura prevederile documentației de atribuire stabilite de autoritatea contractantă, așa cum solicită petenta în prezenta cauză, este necesară stabilirea existenței, prin ele, a unor condiții restrictive, nejustificate și nelegale ce pot împiedica o concurență efectivă între operatorii economici.

Prin urmare, contestatoarea, în susținerea demersului sau la Consiliu, are obligația de a proba caracterul restrictiv al cerințelor criticate, prin prezentarea unor mijloace de probă pertinente și concludente, fiind pe deplin aplicabile în acest caz prevederile art. 249 din Codul de procedură civilă, potrivit cărora *"cel care face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile anume prevăzute de lege"*.

Raționamentul se circumscrie faptului că nu se regăsesc în legislația achizițiilor publice prevederi care să permită operatorilor economici să ceară modificarea documentației de atribuire și, cu atât mai mult, să oblige autoritatea contractantă să modifice documentația de atribuire după cum solicită fiecare operator economic care apreciază că este necorespunzător întocmită.

Astfel fiind, autoritatea contractantă nu are vreo obligație legală de a modifica documentația de atribuire după voința operatorului economic care a formulat contestație, iar Consiliul nu o poate obliga la o astfel de conduită, decât în măsura în care se face dovada încălcării reale și obiective a dispozițiilor legale ce împiedică restrângerea nejustificată a concurenței.

Acestei obligații a contestatorului, de a face proba afirmațiilor sale, îi corespunde obligația autorității contractante de a proba și justifica că includerea anumitor cerințe este realizată cu respectarea prevederilor legale, astfel încât să asigure realizarea necesității sale, orice abatere de la acest scop putând fi censurată.

În consecință, în evaluarea temeiniciei cererilor adresate Consiliului, acesta va avea în vedere faptul că ele trebuie justificate și probate obiectiv, cu dovada fermă a caracterului restrictiv, simpla pretindere a necesității modificării lor și simpla afirmație că restricționează concurența nefiind suficiente pentru a conchide asupra nelegalității actului atacat. În egală măsură, în stabilirea legalității actului atacat al autorității contractante va fi avută în vedere și proba pe care achizitoarea o realizează cu privire la legătura obiectivă de cauzalitate și dependența dintre prevederile documentației de atribuire astfel cum au fost acestea clarificate și nevoia sa de achiziție.

Trecând la analiza criticilor formulate de contestatoare, Consiliul reține că un prim set de critici este formulat în legătură cu specificațiile tehnice și funcționale impuse de autoritatea contractantă pentru microbuzele electrice dorit a fi achiziționate.

Astfel, autoarea contestației susține că este necesar ca autoritatea contractantă să precizeze semnificația termenului "microbuz similar" în vederea îndeplinirii cerinței legate de certificatul de conformitate impus a fi prezentat.

Legat de acest aspect, Consiliul are în vedere faptul că autoritatea contractantă a stabilit în sarcina ofertanților în caietul de sarcini, la cap. 4.1. **Specificații tehnice și funcționale**, următoarele:

"În vederea respectării specificațiilor tehnice, respectiv masa maximă autorizată, categoria din care face parte microbuzul, puterea motorului, dimensiuni, număr de locuri, etc., dar și pentru verificarea conformității microbuzului cu prevederile legislative în vigoare, furnizorul va prezenta obligatoriu în propunerea tehnică certificatul de conformitate. Acesta trebuie să provină de la un microbuz similar cu cel oferat, fără însă a avea elementele de individualizare specifice (serie șasiu, serie motor, culoare, etc), elemente care pot fi individualizate doar după semnarea contractului și lansarea comenzii, prin această mențiune înțelegându-se că microbuzul nu este obligatoriu să fie pe stoc la momentul ofertării."

Conform punctului de vedere la contestație transmis de autoritatea contractantă, noțiunea de "microbuz similar" se referă la:

"un vehicul electric destinat transportului de pasageri, categoria M2 sau M3, echivalent, care utilizează același sistem electric de propulsie, precum cel al autovehiculului oferat și operează cu același tip de baterii și motoare electrice precum cele oferate."

Această definiție privind noțiunea de produs similar se regăsește și în răspunsul consolidat, publicat de achizitoare în SEAP la data de 01.08.2024, Răspunsul 2, pct. 1.

În aceste condiții, cererea contestatoarei, privind definirea noțiunii de "microbuz similar" este rămasă fără obiect.

Un alt aspect criticat în această secțiune este legat de interdicția impusă de autoritatea contractantă de a putea fi prezentat și certificat de omologare individuală, care reprezintă una dintre modalitățile prin care un operator economic poate demonstra că vehiculul oferat este conform reglementărilor aplicabile, asigurând îndeplinirea solicitării prin prezentarea unui certificat de conformitate pentru un produs similar.

Prin punctul de vedere la contestație, autoritatea contractantă acceptă eliminarea cerinței caietului de sarcini, cap. 4.1. *Specificații tehnice și funcționale*, prin care a stabilit că:

"Autoritatea contractantă va considera neconforme propunerile tehnice lipsite de certificatul de conformitate (COC) sau cele care vor prezenta un certificat de omologare individuală."

Având în vedere achiesarea autorității contractante la cele solicitate de contestatoare din acest punct de vedere, Consiliul va admite critica și stabilește ca necesară efectuarea modificărilor caietului de sarcini în sensul celor acceptate, de eliminare a cerinței privind interzicerea posibilității prezentării de certificate de omologare individuală.

Cât privește solicitarea contestatoarei de completare a penultimului paragraf de la pag. 8 a caietului de sarcini prin menționarea și a certificatului de omologare individuală, nu doar a celui de omologare de tip, contrar susținerii petentei, Consiliul observă că luarea unei astfel de măsuri nu reprezintă o consecință a achiesării autorității contractante la eliminarea cerinței anterior supusă analizei.

Dovedirea conformității microbuzului oferat prin prezentarea unui certificat de omologare individuală este diferită de cerința de prezentare certificatului de omologare de tip la momentul livrării, iar autoarea contestației nu a prezentat nicio justificare a formulării unei astfel de solicitări, ci doar și-a argumentat-o prin aceea că o astfel de completare, de acceptare la livrare și a unor certificate de omologare individuală, este consecința acceptării demonstrării conformității microbuzului oferat și printr-un certificat de omologare individuală, nu doar de tip.

Or, conform aceleiași secțiuni a caietului de sarcini (cap 4.1), produsele ce urmează a fi achiziționate trebuie să fie noi, urmând a fi oferate cele mai recente modele, iar conform cap. 3.3 *Obiectul contractului*, cantitatea de microbuze electrice dorită a fi achiziționată este 24 de bucăți.

Prin urmare, având în vedere aceste prevederi ale caietului de sarcini, raportat la prevederile coroborate la 3 alin. (3) alin. (1) lit. b) și alin. (3) cu cele ale art. 4 din Legea nr. 230/2003 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 78/2000 privind omologarea vehiculelor rutiere și eliberarea cărții de identitate a acestora, în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România, potrivit cărora:

"Art. 3. - (1) Omologarea pentru circulația pe drumurile publice este de tip sau individuală, după cum urmează:

a) omologarea de tip reprezintă procedura prin care R.A.R. certifică conformitatea unui anumit tip de vehicul rutier nou, fabricat, importat sau introdus în țară de regulă pentru comercializare, cu cerințele prevăzute în reglementările și normele tehnice specifice privind admiterea acestui tip în circulație pe drumurile publice din România;

b) omologarea individuală reprezintă procedura prin care R.A.R. atestă că un vehicul rutier fabricat, importat sau introdus în țară, prezentat pentru omologare, respectă reglementările și normele tehnice privind admiterea acestuia în circulație pe drumurile publice din România.

(3) Prin vehicule rutiere noi, în sensul prezentei ordonanțe, se înțelege vehiculele rutiere fabricate, importate sau introduse în țară, aflate înaintea primei înmatriculări.

Art. 4. - (1) Omologarea individuală se efectuează la cererea deținătorului, persoană fizică sau juridică română, persoană fizică străină care are sau își stabilește reședința în România, pentru:

a) vehiculele rutiere noi, fabricate, importate sau introduse în România, în număr de cel mult 10 bucăți de același tip, de către aceeași persoană juridică sau fizică;

b) vehiculele rutiere la care ultima înmatriculare a fost înregistrată în altă țară;

c) vehiculele rutiere construite din piese, echipamente și/sau subansambluri detașate;

d) vehiculele rutiere înmatriculate în România, dar care au suferit modificări constructive semnificative față de varianta originală.

(2) Vehiculele rutiere omologate individual, de regulă, nu pot face obiectul comercializării înainte de înmatriculare.”,

rezultă că solicitarea autorității contractante de prezentare a omologării de tip pentru microbuzele furnizate este conformă acestor dispoziții.

În lipsa unor argumente și susțineri care să ateste contrariul, Consiliul va respinge cererea contestatoarei de completare a cerinței în cauză prin acceptarea furnizării de microbuze însoțite de certificate de omologare individuală.

În ceea ce privește următorul set de critici formulat de autoarea contestației, Consiliul constată că este în legătură cu cerința privind autonomia de mers și factorii de evaluare corespunzători.

În legătură cu cerințele stabilite pentru autonomia de mers a microbuzelor solicitate, petenta susține că aceasta este determinată în condiții atât de restrictive încât conferă acestora un profund caracter nelegal, și că se impune modificarea lor astfel încât operatorii economici să le poată îndeplini, în limitele procedurilor care guvernează activitatea laboratoarelor acreditate (E-SORT, ciclul urban mixt, în cazul microbuzelor electrice din această procedură de atribuire), cu eliminarea mențiunilor referitoare la traseul variat (șes-deal) și cu 10 opriri a câte 2 minute de funcționare în staționare.

În sprijinul acestei solicitări contestatoarea invocă necesitatea eliminării cerințelor prin care se introduc obstacole nejustificate și restrângerea artificială a concurenței, considerând că detalierea specificațiilor tehnice la un asemenea nivel poate reprezenta un risc de avantajare a unui anumit ofertant.

În contra acestor afirmații, autoritatea contractantă arată că cerințele criticate au fost stabilite conform Anexa nr. 12 la Ghidul solicitantului MICROBUZE ELECTRICE PENTRU ELEVI, Planul Național de Redresare și Reziliență, Pilonul VI: Politici pentru noua generație, Componenta C15: Educație, Reforma 6: Actualizarea cadrului legislativ pentru a asigura standarde ecologice de proiectare, construcție și dotare în sistemul de învățământ preuniversitar, Investiția 10: Dezvoltarea rețelei de școli verzi și achiziționarea de microbuze verzi, pag.12-13.

Astfel, se constată că în dispută sunt cerințele caietului de sarcini care stabilesc autonomia de deplasare a microbuzelor dorite a fi achiziționate potrivit cărora autoritatea contractantă a stabilit următoarele:

- cap. 4.1.6 *Specificații tehnice minimale - microbuz electric transport școlar:*

"8. Cerințe de performanță - din punct de vedere electric:

c) Autonomie de mers: minim 200 km, cu sistemele de încălzire/răcire funcționând astfel încât să asigure o temperatură interioară de 21°C pe tot parcursul deplasării. Se va dimensiona grupul de baterii astfel încât, după 4 ani de funcționare, și cunoscând rata de scădere a capacității, să se obțină autonomia de mers de 150 km."

- cap. 4.1.7. *Specificații tehnice și cerințe funcționale extinse, sub cap. 4.1.7.1. Caracteristici tehnice și parametri specifici:*

"autonomia de deplasare va fi minimum 200 km, cu sistemele de încălzire/răcire funcționând astfel încât să se asigure o temperatură interioară de 21°C pe tot parcursul deplasării pe un traseu variat (șes - deal), mixt (urban 50% din distanță, 50% extraurban), 10 opriri cu câte 2 minute de funcționare în staționare, încărcare la capacitate maximă pe tot parcursul încercării/determinării și o viteză medie de 40 km/h. Autonomia autovehiculului va fi certificată cu buletin de măsurători RAR sau un buletin de măsurători din care să reiasă consumul specific pentru ciclul de deplasare emis de un laborator acreditat în acest sens;"

Conform ghidului invocat de autoritatea contractantă privind achiziția de Microbuze electrice pentru elevi (*Planul Național de Redresare și Reziliență, Pilonul VI: Politici pentru noua generație, Componenta C15: Educație, Reforma 6: Actualizarea cadrului legislativ pentru a asigura standarde ecologice de proiectare, construcție și dotare în sistemul de învățământ preuniversitar, Investiția 10: Dezvoltarea rețelei de școli verzi și achiziționarea de microbuze verzi*), în baza căruia este finanțată achiziția de microbuze de față, Consiliul reține că:

"Acest document se aplică apelului de proiecte cu titlul Microbuze electrice pentru elevi, finanțat din componenta C15: Educație, Reforma 6. Actualizarea cadrului legislativ pentru a asigura standarde ecologice de proiectare, construcție și dotare în sistemul de învățământ preuniversitar, Investiția 10. Dezvoltarea rețelei de școli verzi și achiziționarea de microbuze verzi prin Planul Național de Redresare și Reziliență (aprobat prin Decizia 2021/0309 de punere în aplicare a consiliului din 3 noiembrie 2021 de aprobare a evaluării Planului Național de Redresare și Reziliență al României). Acest document, denumit în continuare Ghid, include informații referitoare la regulile de elaborare a cererilor de finanțare, procedurile de evaluare și selecție a proiectelor precum și informații generale privind implementarea investiției.

Investițiile finanțabile în temeiul prezentului Ghid trebuie să respecte și recomandările oferite în Comunicarea comisiei, „Orientări tehnice privind aplicarea principiului de „a nu prejudicia în mod semnificativ” în temeiul Regulamentului privind mecanismul de redresare și reziliență (2021/C 58/01), conform cerințelor precizate în cuprinsul prezentului Ghid. Entitățile solicitante de granturi vor parcurge analiza privind aplicarea principiului de „a nu aduce prejudicii semnificative” corespunzătoare acestei măsuri de investiții, anexată la componenta C15 Educație a PNRR (<https://mfe.gov.ro/PNRR/>)..."

iar în Anexa 12 *Termenii de referință pentru elaborarea caietului de sarcini* aferentă acestui ghid este stabilit că:

"Introducere

Termenii de referință fac parte integrantă din documentația de atribuire și constituie ansamblul cerințelor – considerate de Autoritatea contractantă ca fiind minimale și obligatorii –, pe baza cărora se elaborează de către fiecare ofertant propunerea tehnică. Specificațiile prevăzute în prezentul document definesc caracteristicile tehnice, de performanță și referitoare la nivelul calitativ pe care microbuzul electric trebuie să le îndeplinească. De asemenea, sunt cuprinse specificații privind siguranța în exploatare, caracteristici dimensionale și de gabarit, sisteme de asigurare a calității, terminologie, simboluri, teste și metode de testare, ambalare, etichetare, marcare, condițiile pentru certificarea conformității cu standarde relevante din domeniu.

3. *Specificații tehnice și cerințe funcționale extinse*

3.1. *Caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții*

Pentru realizarea obiectivului Planului Național de Redresare și Reziliență, I10 Dezvoltarea rețelei de școli verzi și achiziționarea de microbuze verzi, Componenta C15, în scopul asigurării

transportului școlar, către/de la unitățile de învățământ preuniversitar al elevilor se urmărește achiziționarea de microbuze electrice pentru care sunt solicitate următoarele caracteristici:

.....

- Autonomia de deplasare va fi minimum 200 km, cu sistemele de încălzire/răcire funcționând astfel încât să se asigure o temperatură interioară de 21°C pe tot parcursul deplasării pe un traseu variat (șes - deal), mixt (urban 50% din distanță, 50% extraurban), 10 opriri cu câte 2 minute de funcționare în staționare, încărcare la capacitate maximă pe tot parcursul încercării/determinării și o viteză medie de 40 km/h. Autonomia autovehiculului va fi certificată cu buletin de măsurători RAR”.

Analizând aceste informații, ca prim aspect, se poate constata că autonomia solicitată prin caietul de sarcini este conformă celor impuse de finanțatorul proiectului.

Prin urmare, eliminarea cerințelor legate de autonomia de deplasare ar reprezenta o nerespectare a cerințelor impuse de finanțatorul proiectului, respectarea condițiilor ghidului fiind obligatorie.

Mai mult decât atât, Consiliul are în vedere că, suplimentar prezentării unui buletin de măsurători RAR, autoritatea contractantă a permis și posibilitatea prezentării unui buletin de măsurători din care să reiasă consumul specific pentru ciclul de deplasare emis de un laborator acreditat în acest sens.

Pe de altă parte, autoarea contestației nu a adus nici un argument care să ateste faptul că cerințele referitoare la autonomia de deplasare a microbuzului sunt de natură a avantaja un anumit operator economic deși face aprecieri în acest sens.

În aceste condiții, Consiliul va respinge solicitarea contestatoarei cu privire la modificarea cerinței privind autonomia de deplasare.

Cât privește faptul că autonomia de deplasare este și factor de evaluare, alături de eficiența energetică, Consiliul reține că, în fapt, autoarea contestației susține că cei doi factori de evaluare privesc același parametru, respectiv consumul de energie, că aceștia nu aduc un avantaj real autorității contractante, fiind de natură a distorsiona rezultatul procedurii de atribuire și solicită păstrarea doar a unuia dintre aceștia.

În contra celor susținute de petentă, autoritatea contractantă arată că factorul de evaluare privind eficiența energetică a fost introdus în urma Avizului ANAP conform condiționat nr. 10108/28.06.2024/DGCCECMSS, ca măsură de remediere și este predefinit în Criteriile de îndeplinire a cerințelor de achiziții verzi, Anexa 11 din Ordinul ANAP nr. 2.395/2003.

Analizând prevederile documentației de atribuire, rezultă că, conform fișei de date a achiziției, cap. II.2.5 *Criterii de atribuire*, criteriul de atribuire ales este *Cel mai bun raport calitate – pret*, iar printre factorii de evaluare se numără și:

- 4. Autonomia de mers a microbuzului electric garantată de furnizor (Pt AUT), pentru care a fost stabilit următorul algoritm de calcul

"Algoritm de calcul: Autonomia de deplasare garantata a microbuzului electric minim acceptata (sub care oferta va fi considerata neconforma) este de 200 km, iar autonomia de deplasare maxima garantata este de 400 km.

Peste perioada maxima de garantie mentionata anterior, oferta nu va fi punctata suplimentar.

Punctajul se acorda astfel:

Pentru autonomia de mers minima (200 km) – Nu se acorda punctaj

Pentru autonomia de mers cea mai mare se acorda punctajul maxim: 10 puncte

Pentru celelalte autonomii de mers oferate $P(n \text{ AUT})$ punctajul alocat se va calcula proportional astfel

$P_{th \text{ AUT}} = (AUT \ n / AUT \ max) \times \text{Punctaj maxim alocat (10 puncte)}$

Unde:

$P_{th \text{ AUT}}$ - punctaj aferent factorului de evaluare tehnic – autonomie de mers (max. 10 puncte)

$AUT \ max$ – cea mai lunga autonomie de mers – exprimata in km

$AUT \ n$ – autonomia de mers prezentata de ofertantul "n"

- 5. Eficiența energetică ($P_{th \text{ Ee}}$) consumul de energie electrică (WLTP) exprimat în Kwh/100 km al motorului electric, pentru care a fost stabilit următorul algoritm de calcul:

"Algoritm de calcul: Eficiența energetică ($P_{th \text{ Ee}}$) - consumul de energie electrică (WLTP) exprimat în Kwh/100 km al motorului electric - în conformitate cu procedura de încercare aferentă WLTP conform Regulamentului de punere în aplicare (Ue) 2017/1153 al Comisiei din 02.06.2017 de stabilire a metodologiei de determinare a parametrilor de corelare necesari pentru a reflecta schimbarea procedurii reglementare de testare și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1014/2010 – maxim 15 puncte. Eficiența energetică cea mai mică acceptată este de 100 kwh/100km.

Pentru consumurile ale căror valori depășesc 100 kwh/100 km (WLTP), ofertele vor fi declarate neconforme.

Punctajul se acordă astfel: $P_{th \text{ Ee}} = Ee \ max / Ee \ n \times 15 \text{ puncte}$

unde:

$P_{th \text{ Ee}}$ – punctaj tehnic eficiență energetică (calculat cu 2 zecimale, fără rotunjire);

$Ee \ max$ – Eficiență energetică maximă ofertată - cel mai mic nr. de kwh/100km;

$Ee \ n$ – Eficiență energetică prezentată de ofertantul "n".

Va fi acceptat orice mijloc de probă adecvat, precum certificate de conformitate, fișa tehnică/un dosar tehnic al producătorului sau un raport de testare de la un organism recunoscut".

Ca prim aspect, Consiliul reține că cei doi factori de evaluare au fost stabiliți conform prevederilor Ordinului președintelui ANAP nr. 2.395/2023 pentru aprobarea criteriilor ecologice aplicabile categoriilor de produse care au impact asupra mediului pe durata întregului ciclu de viață, prevăzute în anexa nr. 2 la Normele metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului sectorial/acordului-cadru din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 394/2016, respectiv în anexa nr. 2 la Normele metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 395/2016, din 27.12.2023, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 2bis din 03 ianuarie 2024, Anexa 11 - AUTOVEHICULE PENTRU TRANSPORT RUTIER.

În această privință Consiliul reține că, așa cum este cum este expus în cadrul ordinului anterior citat, impunerea celor doi factori urmărește atingerea de obiective diferite, contrar susținerilor contestatoarei.

Astfel, dacă unul din factori urmărește reducerea frecvenței deplasărilor la stațiile de încărcare, respectiv reducerea numărului de încărcări ale bateriilor, cum este cazul autonomiei de deplasare, în ceea ce privește celălalt factor de evaluare, scopul este diminuarea consumului de energie exprimat în kWh/100km, așa cum este cazul factorului de evaluare privind eficiența energetică.

În aceste condiții, în lipsa unor alte argumente și dovezi care să ateste caracterul nelegal al alegerii acestor doi factori de evaluare, Consiliul constată lipsa de temei a criticilor formulate de petentă în acest sens.

Cât privește susținerile contestatoarei legate de procedura de încercare WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure), în referire la factorul de evaluare privind eficiența energetică, Consiliul are în vedere faptul că autoritatea contractantă s-a conformat Ordinului președintelui ANAP nr. 2.395/2023, în vigoare până la 19.08.2024.

Având în vedere că autoarea contestației nu a făcut nicio trimitere legată de metoda necesar a fi utilizată în vederea stabilirii eficienței energetice, precum și în lipsa prezentării unor dovezi concrete legate de metoda de testare agreată utilizabilă pentru determinarea acestei eficiențe energetice, Consiliul consideră necesară conformarea autorității contractante la prevederea în vigoare a Anexei 11, astfel cum a fost modificată prin Ordinul președintelui ANAP nr. 1946/2024 pentru aprobarea criteriilor ecologice aplicabile categoriilor de produse care au impact asupra mediului pe durata întregului ciclu de viață, prevăzute în anexa nr. 2 la Normele metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului sectorial/ acordului-cadru din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 394/2016, respectiv în anexa nr. 2 la Normele metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 395/2016, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 826bis din 20 august 2024, prin care se stabilește ca metodă de testare alături de WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure) și SORT (Standardised On Road Test Cycle).

Prin urmare, criticile contestatoarei în această privință vor fi admise în parte, urmând ca autoritatea contractantă să se conformeze criteriilor ecologice actuale, conform Ordinul președintelui ANAP nr. 1946/2024.

În ceea ce privește următorul set de critici, Consiliul constată că este în legătură cu factorul de evaluare privind puterea maximă de acționare a sistemului electric, autoarea contestației solicitând eliminarea acestui factor, precum și a cerinței legate de mijloacele de probă necesare pentru demonstrarea valorii aferente puterii maxime a motorului, în sensul păstrării doar a celei referitoare la prezentarea unui raport de testare de la un organism recunoscut.

În privința acestui factor de evaluare autoritatea contractantă arată că a fost introdus tot ca măsură de remediere în urma Avizului ANAP conform condiționat nr. 10108/28.06.2024/DGCCECMSS, și este predefinit în Criteriile de îndeplinire a cerințelor de achiziții verzi, Anexa 11 din Ordinul ANAP nr. 2395/2003.

Conform fișei de date a achiziției, cap. II.2.5 *Criterii de atribuire*, printre factorii de evaluare stabiliți de achizitoare se numără și "Puterea maximă de acționare a sistemului electric ($P_{th Pa}$)", pentru care autoritatea contractantă a stabilit următorul algoritm de calcul:

"Punctajul se acordă astfel:

a). Oferta admisibilă, cu puterea maximă de 120 kW, nu va fi punctată.

b). Pentru celelalte oferte admisibile, punctajul se va calcula astfel:

- Puterea maximă între 121 kW și 150 kW – 7,50 puncte;

- Puterea maximă mai mare de 150 kW - 15 puncte.

Va fi acceptat orice mijloc de probă adecvat, precum certificate de conformitate, fișa tehnică/un dosar tehnic al producătorului sau un raport de testare de la un organism recunoscut.

Punctajul total obținut de o ofertă se va calcula după cum urmează:

$PT(\text{Punctajul total}) = P_f (\text{Punctaj evaluare financiară}) + P_{th} (\text{Punctaj evaluare tehnică}).$

Algoritmul de calcul utilizat pentru determinarea punctajului total este:

$PT = P_f + P_{th}$

unde:

▪ PT - punctaj total (max. 100 p);

▪ P_f - punctaj aferent factorului de evaluare financiar - Prețul (condiție DDP) (max. 40 p),

▪ P_{th} - punctaj aferent factorului de evaluare tehnic (max. 60 p).

$P_{th} = P_{th GS} + P_{th BAT} + P_{th AUT} + P_{th Ee} + P_{th Pa}$

unde:

P_{th} - punctaj aferent factorului de evaluare tehnică (max. 60p)

$P_{th GS}$ - punctaj - factor de evaluare tehnică - garanție suplimentară oferată pentru microbuz peste limita

minimă impusă de 3 ani sau 200.000 km (max. 10p)

$P_{th BAT}$ - punctaj - factor de evaluare tehnică - garanție suplimentară acordată grupului de baterii (max. 10p)

$P_{th AUT}$ - punctaj - factor de evaluare tehnică - autonomie de mers garantată de producător (max. 10p)

• $P_{th Ee}$ - punctaj - factor de evaluare tehnică - eficiența energetică (max. 15p);

$P_{th Pa}$ - punctaj - factor de evaluare tehnică - puterea maximă de acționare a sistemului electric (max. 15p)."

Verificând, Consiliul reține că acest factor de evaluare nu a fost stabilit în baza Ordinului președintelui ANAP nr. 2.395/2023, în vigoare până la 19.08.2024, cum susține autoritatea contractantă, Anexa 11 a acestui ordin, neconținând un astfel de factor de evaluare pentru categoria de vehicule M2 și M3 nepoluante.

De asemenea, nici Ordinul președintelui ANAP nr. 1946/2024, în vigoare la momentul soluționării contestației nu aduce nici el modificări în acest sens.

Cât privește relevanța sau nu a acestui factor de evaluare, Consiliul nu poate reține susținerile contestatoarei, valoarea acestui parametru neinfluențând doar viteza maximă de deplasare a vehiculului, cum afirmă petenta.

Prin caietul de sarcini a fost stabilită condiția minimală, de conformitate a ofertelor, ca puterea motorului (de vârf) să fie de minim 120 kW, în conformitate cu Ghidul solicitantului, Anexa 12 - TERMENII DE REFERINȚĂ, iar o putere mai mare a motorului poate reprezenta un avantaj al autorității contractante, alături de ceilalți factori de evaluare (eficiență și autonomie).

Pe de altă parte, autoarea contestației nu prezintă nici un argument legat de modul în care, un astfel de factor de evaluare i-ar putea afecta participarea la procedura de atribuire, deși era de datoria sa să demonstreze că, prin utilizarea acestui factor de evaluare, autoritatea contractantă a

procedat la introducerea unor condiții restrictive, nejustificate și nelegale ce pot împiedica asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.

Prin urmare, în lipsa altor argumente și dovezi care să ateste contrariul, Consiliul apreciază că nu există motive pentru care s-ar impune obligarea autorității contractante la eliminarea acestui factor de evaluare.

Cât privește mijloacele de probă necesare dovedirii puterii maxime a motorului, Consiliul reține că în descrierea algoritmului de acordare a punctajului autoritatea contractantă a stabilit că va fi acceptat orice mijloc de probă adecvat, precum certificate de conformitate, fișa tehnică/un dosar tehnic al producătorului sau un raport de testare de la un organism recunoscut.

Astfel, alături de faptul că autoarea contestației nu a prezentat nici un argument pentru care a solicitat modificarea cerinței în sensul păstrării doar modalității referitoare la prezentarea unui raport de testare de la un organism recunoscut, Consiliul constată că o astfel de modificare ar reduce aria instrumentelor pe care ofertanții le au la îndemână pentru dovedirea puterii motorului, în fapt, autoarea contestației având pretenția creșterii gradului de restricționarea al cerinței impus de autoritatea contractantă.

Or, o astfel de măsură nu ar fi nici în interesul participanților la procedură și nici chiar al autorității contractante și nici nu este în acord cu dispozițiile legale invocate.

Potrivit dispozițiilor art. 159 din Legea nr. 98/2016, care stabilesc că:

“În cazul în care un operator economic nu deține certificatele sau rapoartele de încercare prevăzute la art. 158 alin. (1) sau nu are posibilitatea de a le obține în termenele stabilite, pentru motive care nu îi sunt imputabile, autoritatea contractantă are obligația de a accepta și alte mijloace de probă adecvate, cum ar fi un dosar tehnic al producătorului, în măsura în care astfel de mijloace de probă atestă faptul că lucrările, produsele sau serviciile executate/furnizate/prestate îndeplinesc cerințele sau criteriile stabilite prin specificațiile tehnice, factorii de evaluare sau condițiile de executare a contractului.”,

Consiliul are în vedere că, în cazul de față, autoritatea contractantă nu a solicitat doar un raport de testare sau certificat de conformitate, ci a dat posibilitatea ofertanților de a prezenta, alături de acest tip de documente și fișe tehnice sau dosarul producătorului.

Dispozițiile invocate de petentă reprezintă măsuri de protejarea a ofertanților care nu pot depune certificate sau rapoarte de testare, dacă autoritatea contractantă a formulat solicitări în acest sens, și a preîntâmpina astfel respingerea unei oferte dacă respectivul ofertant dispune de alte mijloace de probă care pot atesta îndeplinirea cerințelor supuse analizei.

În baza prevederilor legale invocate de petentă, chiar în situația în care cerința în discuție ar fi modificată conform cererii sale, autoritatea contractantă nu ar putea respinge nicio ofertă pentru că au fost utilizate alte mijloace de probă decât cele propuse de autoarea contestației.

Prin urmare, Consiliul constată lipsa de temei a criticilor contestatoarei formulate în acest sens.

În continuare, Consiliul reține că autoarea contestației susține că se impune ca autoritatea contractantă să modifice cerințele caietului de sarcini privind dotarea cu facilități pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă, în sensul:

"a) operatorii economici să demonstreze printr-un raport de încercări sau un document similar eliberat de un organism/autoritate acreditat(ă) din UE că scaunul destinat persoanelor cu dizabilități locomotorii îndeplinește cerințele de siguranță prevăzute de pct. 3.8 din Anexa 8 a Regulamentului CEE-ONU nr. 107;

b) să nu fie permise scaune rabatabile, demontabile sau pliabile, întrucât o persoană cu dizabilități are nevoie de mai mult spațiu de manevra și de cotiere, bare și/sau mânere de sprijin, conform cerințelor Regulamentului CEE-ONU nr. 107, existând un risc ridicat de accidentare în cazul în care cerința este păstrată în forma actuală."

Raportat la trimiterile contestatoarei privind cerințele caietului de sarcini solicitate a fi modificate, se observă că în discuție sunt cerințele prin care autoritatea contractantă a stabilit că:

- cap. 4.1 *Specificații tehnice și funcționale*, pag. 7:

"Microbuzele electrice ce se vor achiziționa în cadrul prezentei proceduri vor avea următoarele caracteristici generale:

b) vor fi structurate cu o singură secțiune (nearticulat și fără etaj), într-o construcție cu planșeul/podeaua coborât/ă sau drept/ dreaptă, și vor fi dotate cu facilități pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă (rampă, scaun cu șezut rabatabil și/sau alte dotări specifice), fiind destinate transportului școlar, respectând prevederile înscrise în Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și în Regulamentul nr.51 din 2007 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU)."

- subcap. 4.1.3 *Descrierea constructivă generală a microbuzului electric*, pag. 10:

"Microbuzele electrice solicitate vor avea o capacitate de încărcare de 16 pasageri cu locuri pe scaune, la care se adaugă un loc pentru conducătorul auto. Din totalul de 16 locuri pe scaune pentru pasageri, un loc va fi adaptat persoanelor cu dizabilități (cu șezut rabatabil/bară de susținere sau alte soluții de adaptare care să permită accesul unui cărucior rulant)."

- subcap. 4.1.6 *Specificații tehnice minimale - microbuz electric transport școlar*, pct. 11 - *Cerințe privind accesul persoanelor cu dizabilități (cu mobilitate redusă)*, pag. 12:

"a) Rampa pentru persoanele cu dizabilități locomotorii (manuală sau automată, integrată sau detașabilă), acoperită cu material antiderapant;

b) Sistem de avertizare a șoferului pentru rampa coborâtă, cu imposibilitatea punerii în mișcare a microbuzului;

c) Minim un spațiu destinat căruciorului rulant (destinat persoanelor cu dizabilități), scaun cu șezut rabatabil, cu elemente de fixare/ ancorare a căruciorului rulant."

- subcap. 4.1.7.11 *Scaunele pentru pasageri*, pag. 18:

"Disponerea scaunelor și dimensiunea spațiului destinat accesului persoanelor cu mobilitate redusă (în zona amplasării rampei de acces destinată acestui scop) va asigura respectarea normelor internaționale și europene în vigoare."

Se constată că autoarea contestației nu a formulat niciun argument pentru care ar trebui obligată autoritatea contractantă la a efectua astfel de modificări precum cele solicitate în cadrul contestației în ceea ce privește dotarea cu facilități pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă.

Astfel, contestatoarea nu demonstrează nici în ce constă nelegalitatea formulării cerințelor în discuție și nici nu arată nici cum îi este afectată participarea la procedura de atribuire de față, ci doar formulează cereri de modificare a documentației de atribuire.

Or, așa cum s-a reținut anterior, pentru a putea cenzura prevederile documentației de atribuire stabilite de autoritatea contractantă, așa cum

solicită petenta în prezenta cauză, este necesară stabilirea existenței, prin ele, a unor condiții restrictive, nejustificate și nelegale ce pot împiedica o concurență efectivă între operatorii economici, achizitoarea neavând vreo obligație legală de a modifica documentația de atribuire după voința operatorului economic care a formulat contestație.

Prin urmare, în lipsa dovedirii încălcării reale și obiective a dispozițiilor legale ce împiedică restrângerea nejustificată a concurenței, Consiliul nu poate obliga autoritatea contractantă la efectuare modificărilor solicitate, motiv pentru care aceste cereri ale contestatoarei vor fi respinse ca neîntemeiate.

În ceea ce privește ultimul set de critici, Consiliul reține că este formulat în legătură cu cerința privind ușa pasagerilor, autoarea lor susținând că are un caracter restrictiv.

În replică, autoritatea contractantă menționează că cerința a fost formulată în concordanță cu Anexa nr. 12 la Ghidul Solicitantului „Microbuze electrice pentru elevi”, punctul 10.1. *Specificații tehnice minimale-microbuz electric școlar*, pagina 31.

Conform caietului de sarcini, în legătură cu ușa pasagerilor, autoritatea contractantă a stabilit următoarele la cap. 4.1.6 *Specificații tehnice minimale*, pct. 10 - *Cerințe privind caroseria, salonul, și postul de conducere*, pag. 12:

”c) Ușă pasageri – 1 ușă culisantă situată pe partea dreaptă în direcția de mers.”

Referitor la această cerință, autoarea contestației solicită acceptarea pentru accesul pasagerilor și a ușilor montate în balamale, nu doar a celor culisante.

Verificând susținerile achizitoarei, Consiliul constată că în Ghidul Solicitantului „Microbuze electrice pentru elevi”, Anexa 12, pct. 10.1. *Specificații tehnice minimale-microbuz electric școlar*, pag. 31, se regăsește aceeași formulare precum cea prevăzută în caietul de sarcini de către autoritatea contractantă pentru *Cerințele privind caroseria, salonul, și postul de conducere*, inclusiv în ceea ce privește varianta constructivă a ușii.

Consiliul are în vedere că în acest ghid, la cap. 9 *Activități eligibile* și 13. *Eligibilitatea cheltuielilor*, sunt prevăzute următoarele:

”9 Activități eligibile

(...) Achizițiile vor fi realizate, obligatoriu, pe baza termenilor de referință² din Anexa 12 a Ghidului, pentru: autovehicule nepoluante de transport persoane – microbuze electrice (cu zero emisii), cu acționare complet electrică, cu servicii accesorii incluse pe perioada de garanție aferentă (...).

13. *Eligibilitatea cheltuielilor*

(...) Caietul de sarcini elaborat de beneficiarul finanțării (UAT județ) pentru achiziția de microbuze se va realiza pe baza Termenilor de referință privind achiziția publică (Anexa 12 la Ghid), ce are ca obiect achiziționarea de autovehicule nepoluante de transport persoane, microbuze electrice pentru transportul elevilor din învățământul preuniversitar și trebuie să prevadă, obligatoriu, posibilitatea ca microbuzul să fie încărcat la o priză de 220 V.”

Prin urmare, era de datoria autorității contractante de a se conforma obligațiilor stabilite de finanțatorul proiectului, inclusiv în ceea ce privește

specificația criticată, motiv pentru care, criticile contestatoarei în această privință sunt considerate lipsite de temei.

În consecință, criticile contestatoarei cu privire la conținutul documentației de atribuire sunt întemeiate, în parte, respectiv în ceea ce privește posibilitatea prezentării la ofertare a certificatului de omologare individuală și parțial în ceea ce privește procedura de încercare pentru dovedirea eficacității energetice, după cum s-a reținut anterior, celelalte critici fiind respinse ca nefondate sau rămase fără obiect.

Luând în considerare aspectele de fapt și de drept evocate, în baza art. 26 alin. (2) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul urmează să admită contestația depusă de SRL, în contradictoriu cu

În baza art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va obliga autoritatea contractantă ca, în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea deciziei Consiliului, cu respectarea prevederilor legale, să remedieze documentația de atribuire în sensul celor stabilite de Consiliu prin motivarea sa și a celor achiesate de autoritatea contractantă, să aducă modificările efectuate la cunoștința operatorilor economici interesați de participarea la procedura prin publicarea acestora în SEAP și să stabilească o nouă dată-limită de depunere a ofertelor, astfel încât, între data publicării remedierilor și data depunerii ofertelor, să fie asigurată o perioadă de timp suficientă pentru elaborarea și prezentarea unor oferte care să respecte toate cerințele documentației de atribuire, astfel cum este modificată ca urmare a prezentei decizii.

Pentru aceste motive,
în baza legii și a mijloacelor de probă aflate la dosar,

CONSILIUL DECIDE:

Admite contestația formulată de SRL, în contradictoriu cu

Obligă autoritatea contractantă ca, în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea deciziei Consiliului, cu respectarea prevederilor legale, să remedieze documentația de atribuire în sensul celor stabilite de Consiliu prin motivarea sa și a celor achiesate de autoritatea contractantă, să aducă modificările efectuate la cunoștința operatorilor economici interesați de participarea la procedura prin publicarea acestora în SEAP și să stabilească o nouă dată-limită de depunere a ofertelor, astfel încât, între data publicării remedierilor și data depunerii ofertelor, să fie asigurată o perioadă de timp suficientă pentru elaborarea și prezentarea unor oferte care să respecte toate cerințele documentației de atribuire, astfel cum este modificată ca urmare a prezentei decizii.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

Împotriva ei se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare pentru părțile cauzei, respectiv de la data luării la cunoștință de către alte persoane vătămate, în temeiul art. 29 din Legea nr. 101/2016.

PREȘEDINTE,

.....

MEMBRU,

.....

MEMBRU,

.....

Redactată în 4 exemplare, conține 24 pagini.

Redactată practica deciziei ..