

În conformitate cu prevederile art. 12 alin. (1) 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, Consiliul adoptă următoarea:

DECIZIE

Nr. ...

Data: 21.03.2024

Prin contestația nr. 44/15.02.2024, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 9850/16.02.2024, formulată de către ..., cu sediul în ..., cu sediul procesual ales la ... din ..., înregistrată la ONRC sub nr. ..., având CUI ..., reprezentată legal prin ... – administrator, împotriva raportului procedurii nr. 688/05.02.2024 și împotriva comunicării rezultatului procedurii nr. 699/05.02.2024, acte emise de către ..., cu sediul în ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii prin „licitație deschisă” organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public prin achiziția unui microbuz (vehicul nepoluant) pentru ... și prin achiziția unui microbuz (vehicul nepoluant) pentru ... și Extinderea parcului de vehicule destinate transportului public prin achiziția unui microbuz (vehicule nepoluante) pentru ...”, cod CPV 34144910-0 – Autobuze electrice (Rev.2), anunț de participare nr. .../28.10.2023, s-au solicitat:

- *anularea raportului procedurii nr. 688/05.02.2024, a rezultatului procedurii nr. 699/05.02.2024, încărcate în SEAP la data de 05.02.2024, precum și a proceselor-verbale de evaluare ce au stat la baza acestuia din perspectiva declarării ca fiind conformă a ofertei ..., respectiv, în subsidiar, sub aspectul punctajului acordat ofertanților pentru factorul tehnic autonomia de mers garantată de producător;*

- *anularea actelor subsecvente raportului procedurii;*

- *obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertelor în conformitate cu dispozițiile legale incidente și cu decizia ce urmează a fi pronunțată în prezenta cauză de CNSC.*

În luarea deciziei asupra
cauzei de față,

Consiliul National de Soluționare a Contestațiilor
reține următoarele:

Prin contestația nr. 44/15.02.2024, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 9850/16.02.2024, societatea ... prezintă istoricul procedurii, susținând

că oferta depusă de ... nu este conformă, afirmând că ,și în condițiile în care ar fi conformă , nu putea obține un punctaj tehnic mai mare decât cel al ofertei ..., prin prisma factorului tehnic privind autonomia garantată de producător, care a fost punctat, în mod greșit, de către autoritatea contractantă raportat la propunerile tehnice depuse de cei doi ofertanți în corelare cu prevederile documentației de atribuire.

În susținerea afirmației sale, contestatoarea invocă și citează următoarele prevederi legale: art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016; art. 3 alin. (1) lit. z) din Legea nr. 98/2016; art. 20 alin. (2) din HG nr. 395/2016; art. 187 alin. (1) și (2) din Legea nr. 98/2016; art. 189 alin. (2) și (3) din Legea nr. 98/2016; art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016; art. 32 alin. (2) din HG nr. 395/2016; art. 139 alin. (1) și (3) din HG nr. 395/2016; art. 137 din HG nr. 395/2016.

În ceea ce privește neconformitatea ofertei ..., față de obiectul achiziție a trei microbuze electrice nepoluante/electrice cu o capacitate de 16 călători + 1 conducătorul auto, locuri pe scaune, societatea contestatoare precizează că societatea ... a înaintat propunerea tehnică pentru un vehicul marca Ford – ..., tip Transit M2, având capacitate: 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 autor, cu o putere motor: 192 kw, capacitate baterii: 92 kwh și autonomie deplasare – până la 375 de km (informațiile se regăsesc la pagina 12 din propunerea tehnică).

În opinia sa, un prim aspect de neconformitate a ofertei este relevat de faptul că, deși oferta ... privește un vehicul cu o capacitate de 16+1 locuri, de tip M2, documentele depuse de către ofertant, respectiv certificatul de conformitate al vehiculului de bază (NI), respectiv al vehiculului ... vizează un vehicul de tip M1 (a se vedea pagina 19 din propunerea tehnică, punctul 0.4), cu o capacitate ce nu poate depăși 13+1 locuri, care nu corespunde specificațiilor tehnice din documentația de atribuire și însuși obiectului achiziției.

Societatea ... subliniază că Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007, PARTEA A, Criterii pentru clasificarea vehiculelor, 1. Categoriile de vehicule:

- Categoria M Autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul persoanelor și al bagajelor acestora:
- Categoria M2 Vehicule din categoria M, având mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care nu depășește 5 tone.
- Categoria M3 Vehicule din categoria M, având mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care depășește 5 tone.

De asemenea, contestatoarea menționează că, potrivit Anexei II Definiții generale, criterii pentru clasificarea vehiculelor, tipuri de

vehicule și tipuri de caroserie - partea introductivă - Definiții și dispoziții generale:

- „Masa maximă” înseamnă „masa maximă tehnic admisibilă”, astfel cum s-a specificat la punctul 2.8 din anexa I. (anexa I este Lista completă de informații pentru omologarea ce de tip a vehiculelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate, iar punctul 2.8. este Masa maximă tehnic admisibilă indicată de producător).

Totodată, arată că, potrivit Ordinului Ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor nr. 2224 din 23.12.2020 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2:

- Categoria M - autovehicule având cel puțin patru roți, concepute și construite pentru transportul de persoane:

- Categoria M2 - Vehicule concepute și construite pentru transportul de persoane, care au, în afara scaunului conducătorului, mai mult de opt locuri pe scaune și o masă maximă ce nu depășește 5 tone.

- Categoria M3 - Vehicule concepute și construite pentru transportul de persoane, care au, în afara scaunului conducătorului, mai mult de opt locuri pe scaune și o masă maximă ce depășește 5 tone

- Categoria N - autovehicule având cel puțin patru roți, concepute și construite pentru transportul de mărfuri:

- Categoria N2 - vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri având o masă maximă care depășește 3,5 t, dar nu depășește 12 t.

Prin masă maximă se înțelege masa maximă tehnic admisibilă.

Astfel, societatea ... apreciază că afirmațiile de mai sus, privind neconformitatea ofertei ..., sunt susținute de informațiile cuprinse în certificatele de conformitate ce se regăsesc la paginile 17 - 21 din propunerea tehnică a ofertantului declarat câștigător. Astfel:

i. conform certificatului de conformitate ... (paginile 19-21):

- punctul 13.2: masa actuală a vehiculului este de 3.330 kg;
- punctul 16.4: masa maximă admisă a combinațiilor este de 4.250

kg;

- rezultă, deci, că masa utilă este de 920 kg (4.250 kg - 3.330 kg);

ii. potrivit RNTR 2: „La calculul numărului maxim de locuri admis se consideră că masa fiecărui pasager este de 75 kg.”

iii. împărțind masa utilă la masa fiecărui pasager, rezultă că numărul maxim de locuri pe care un astfel de vehicul de bază, cu modificările aferente, l-ar putea suporta este de 13, nicidecum 16 locuri cum se solicită de către autoritatea contractantă. Nu lipsit de relevanță este faptul că una dintre cerințele minime obligatorii este ca vehiculul să fie dotat cu rampă pentru a asigura accesul persoanelor cu dizabilități (1 loc), ceea ce, în opinia sa, nu ar fi posibil pe un astfel de vehicul dată fiind masa maximă admisă;

iv. la punctul 42 din certificatul de conformitate ... (pagina 20 din propunerea tehnică, punctul 42) se precizează, în mod expres, capacitatea vehiculului, de 13 locuri.

Așadar, contestatoarea arată că vehiculul oferat de către societatea ... este unul neconform (și, implicit, oferta este una inadmisibilă potrivit dispozițiilor art. 215 din Legea 98/2016), raportat la specificațiile tehnice minime cerute de autoritatea contractantă, întrucât capacitatea maximă a acestuia este de 13+1 locuri (astfel cum rezultă și din certificatul de conformitate ... - pagina 20 din propunerea tehnică, punctul 42), iar nu de 16+1 locuri așa cum s-a solicitat prin documentația de atribuire.

Sub un al doilea aspect, ... învederează că neconformitatea ofertei ... este relevantă și de faptul că din documentele anexate propunerii tehnice (paginile 32 și 40) rezultă faptul că vehiculul nu ar putea fi dotat cu rampă de acces pentru persoanele cu dizabilități (cerință obligatorie potrivit caietului de sarcini).

Totodată, contestatoarea precizează că, așa cum rezultă din fotografia existentă la pagina 32 din propunerea tehnică, șinele pentru rampa necesară pentru accesul persoanelor cu dizabilități este plasată în partea din față, în spatele scaunului șoferului. ... mai menționează că în aceeași imagine este vizibil faptul că scaunele pasagerilor sunt fixe, prinse în șuruburi.

De asemenea, subliniază că, din imaginea existentă la paginile 40 - 49 din propunerea tehnică, rezultă faptul că rampa telescopică avută în vedere de ofertant nu poate fi amplasată decât în spatele vehiculului.

Ori, în condițiile în care rampa ar fi amplasată în partea din spate a vehiculului, ar fi imposibil ca persoana cu dizabilități să ajungă în spatele șoferului, spațiul dintre rândurile de scaune nefiind suficient de lat pentru a permite accesul. Așadar, în realitate, vehiculul oferat nu poate fi amenajat, astfel încât să asigure accesul persoanelor cu dizabilități, ceea ce determină neconformitatea ofertei din perspectiva neîndeplinirii uneia dintre cerințele minime obligatorii cuprinse în documentația de atribuire.

Cu privire la acordarea punctajului pentru factorul tehnic privind autonomia garantată de producător, societatea ... afirmă că, potrivit celor arătate la punctul a) de mai sus, oferta ... ar fi trebuit să fie declarată neconformă, dat fiind că nu îndeplinește cerințele din documentația de atribuire.

În măsura în care s-ar trece peste criticile dezvoltate anterior, apreciindu-se că oferta este conformă, contestatoarea solicită CNSC să constate faptul că stabilirea punctajului acordat celor două oferte și, implicit, clasamentul acestora este rezultatul unei evaluări superficiale a propunerilor tehnice și al acordării unui punctaj nejustificat (maxim) ofertei ... pentru componenta privind autonomia garantată de producător.

Astfel, deși în cuprinsul raportului procedurii nu există nicio motivare și nicio detaliere a modului de acordare a punctajului, din cuprinsul procesului - verbal nr. 9 al ședinței de evaluare a ofertelor (înregistrat la autoritatea contractantă cu nr. 473/25.01.2024), rezultă faptul că în ceea ce privește factorul autonomia de mers garantată de producător, autoritatea contractantă a acordat:

i. 10 puncte (maximul) ofertei ... pentru o autonomie garantată de producător ofertată de „*până la 375 km*”;

ii. 6,67 puncte ofertei ..., pentru o autonomie garantată de producător ofertată de 250 km.

Contestatoarea susține că punctajul astfel acordat este unul eronat, fiind rezultatul unei evaluări superficiale a propunerilor tehnice.

În susținerea afirmației sale, societatea ... menționează următoarele:

- Sub un prim aspect, ceea ce ar fi trebuit observat cu prioritate de către autoritatea contractantă și clarificat în mod corespunzător de către ... este că propunerea tehnică menționează o autonomie de „*până la 375 km*”, ceea ce în mod evident nu poate fi posibil și conform cerințelor, întrucât prin documentația de atribuire s-a solicitat precizarea valorii autonomiei, determinată conform metodei de testare E-SORT 2, rezultatul obținut neputând fi altfel decât o valoare exactă, determinată pe baza unei formule de calcul, în raport de specificațiile tehnice ale vehiculului, astfel cum au fost elaborate de producător.

- Sub al doilea aspect, astfel cum rezultă din informațiile disponibile pe pagina de internet a producătorului și a unui distribuitor autorizat (Anexa 7), producătorul Ford nu are în portofoliu la acest moment un vehicul tip E-Transit dotat cu baterii a căror capacitate să fie de 92 kWh, capacitatea maximă a acestora fiind de 68 kWh.

În opinia sa, propunerea tehnică nu cuprinde niciun document provenit de la producător care să ateste informația privind capacitatea bateriilor ofertată de către ..., aspect pe care autoritatea contractantă ar fi trebuit să-l observe și, în acord cu dispozițiile legale, să solicite ofertantului clarificările corespunzătoare. Ori, astfel cum rezultă din solicitările de clarificare comunicate de către autoritatea contractantă, ofertantului ... nu i-a fost solicitată vreo clarificare în acest sens.

Contestatoarea susține că, din aceleași informații disponibile pe pagina de internet a producătorului, rezultă faptul că autonomia acestui tip de vehicule (este vorba despre un vehicul gol și neamenajat conform cerințelor din caietul de sarcini) ar fi de maximum 317 km, în condiții ideale.

De asemenea, menționează că la autonomia declarată de ..., de 375 km, pentru bateria de 68kWh, ar rezulta un consum de 0,181 kWh/km - absurd de mic, mai mic decât al unui autoturism cu masa totală de 1600 kg, și nicidecum credibilă pentru un microbuz cu masa

maximă de 4.5 - 5T. Consumul de energie al unui microbuz este de 0,32 - 0,4 kWh/km.

Spre comparație, precizează că vehiculul oferat de către societatea sa, având o capacitate a bateriilor de 141 kWh, mai mult decât dublul maximului producătorului Ford, ... a declarat și a calculat o autonomie de (i) 414,7 km în condiții SORT 2 - Testul SORT se efectuează cu microbuzul încărcat la jumătate de încărcătură și fără funcționarea A/C sau încălzire. Este știut că A/C și încălzirea cresc consumul cu 25 - 35%; (ii) 275 km cu microbuzul încărcat la sarcina maximă și cu funcționare încălzire - deplasare în condiții SORT 2. Contestatoarea invocă un breviar de calcul care demonstrează această autonomie.

Societatea ... mai arată că ... a declarat autonomia garantată de 275 km, deoarece așa cum se specifică în fișa de date este autonomia garantată. Ori, o autonomie nu poate fi garantată decât în condițiile unui rulaj cu încărcătura maximă și cu funcționare A/C sau încălzire - acestea fiind situațiile specifice de utilizare.

- Sub al treilea aspect, contestatoarea susține că o analiză atentă a documentelor conținute în propunerea tehnică ... ar fi condus autoritatea contractantă la singura concluzie justă, respectiv că vehiculul oferat de ofertantul pe care l-a declarat câștigător nu poate dezvolta autonomia de 375 km pentru care a fost acordat punctajul maxim.

În acest sens, societatea ... solicită Consiliului să aibă în vedere următoarele aspecte:

i. Potrivit certificatului de conformitate al vehiculului de bază N1 (pagina 17 din propunerea tehnică - punctul 5.1.), autonomia garantată de producător pentru vehiculul de bază, având o masă de 2.693 kg (conform punctului 13 din COC Ford - pagina 18 din propunerea tehnică) este de 241 km, la un consum de 330Wh/km (conform punctului 5.1. din COC Ford - pagina 17 din propunerea tehnică).

ii. Potrivit certificatului de conformitate Ford - ..., întocmit de către operatorul economic și necertificat de vreo entitate publică/independentă, vehiculul de categorie M1 are o masă de 3.330 kg (conform punctului 13.d din COC ... - pagina 20 din propunerea tehnică) și un consum de energie de 276Wh/km (conform punctului 5.1 din COC ... - pagina 21 din propunerea tehnică).

În acest sens, contestatoarea subliniază că neconformitatea valorilor declarate de către ofertant reiese din faptul că logic și matematic este imposibil ca o mașină având o masă mai mare (3.330 kg) să aibă un consum de energie mai mic (276 Wh/km) decât o mașină mai ușoară (2.693 kg, cu un consum de 330 Wh/km).

De asemenea, ... susține că, chiar și în cazul în care ar avea în vedere capacitatea bateriilor oferată de ..., de 92 kW, în condițiile unei mase maxime a vehiculului M1 (vehicul gol) de 3.330 kg, autonomia nu ar fi mai mare de 278 km (92 kW/0,33), nicidecum 375 km.

În raport de aspectele învederate anterior, contestatoarea solicită CNSC să constate că:

i. Având în vedere propunerea tehnică înaintată de ..., care conține informații ce nu corespund informațiilor publice date de producător, dar și date ce nu se verifică prin documentele - suport depuse de către acesta, neconformitatea ofertei este evidentă, pentru motivele dezvoltate pe larg anterior, oferta ... fiind deci singura ofertă conformă.

ii. Chiar dacă oferta ... ar fi considerată ca fiind conformă, punctajul acordat factorului privind autonomia garantată de producător este unul eronat, în realitate oferta care ar fi trebuit să obțină punctajul maxim (10 puncte) fiind oferta ..., ceea ce ar fi condus la inversarea clasamentului și clasarea ofertei sale pe prima poziție, în condițiile în care a dovedit ofertarea unei autonomii de 275 km.

Contestatoarea opinează că din motivele expuse rezultă că autoritatea contractantă a efectuat, cu încălcarea prevederilor art. 127 și ale art. 133 din HG nr. 395/2016, o evaluare superficială, pur formală, a ofertelor ce i-au fost prezentate, din punct de vedere tehnic, ceea ce a determinat depunerea greșită a propunerii sale tehnice și, în consecință, clasarea sa pe locul II, respectiv declararea ca fiind câștigătoare a ofertei

În egala măsură, ... consideră că se impune a fi analizată, inclusiv nelegalitatea Raportului procedurii, din perspectiva nemotivării acestuia, cu încălcarea principiului transparenței și a celui privind asigurarea unei căi de atac efective, reglementate prin normele Directivelor europene și reținute în practica instanțelor europene și naționale. În acest context, caracterul minimal al informațiilor pe care, potrivit art. 216 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, trebuie să le cuprindă raportul procedurii, nu trebuie să conducă la o încălcare a principiilor anterior referite și care trebuie apreciată în concret: în cazul de față, tocmai pentru că este vorba de informații confidențiale pe care le dețin toate ofertele, raportul procedurii ar fi trebuit să cuprindă o expunere detaliată a punctajelor acordate ofertanților pentru factorii de evaluare tehnici (fiind oferte care nu au primit punctajul maxim pentru factorii de evaluare tehnici) și a motivelor, expuse măcar sumar, pentru care autoritatea contractantă a apreciat că se impune a fi acordat punctajul maxim ori un alt punctaj.

Contestatoarea mai arată că raportul procedurii nu conține niciun fel de informație privind punctajul acordat propunerilor tehnice și financiare, modul de determinare a punctajului aferent fiecărui factor de evaluare și a punctajului total, toate aceste informații regăsindu-se exclusiv, în procesul-verbal nr. 9, care însă nu face corp comun cu raportul procedurii, nu este accesibil ofertanților și nici nu poate conține, în mod distinct, motivarea celor consemnate în Raportul procedurii.

În acest sens, ... invocă și citează din Hotărârea Tribunalului din 18 aprilie 2007, cauza T- 195/05, Deloitte Business Advisory NV, reclamantă, împotriva Comisiei Comunităților Europene, pârâta, par. 45;

Hotărârea Tribunalului din 20 mai 2009, cauza T-89/07, VIP Car Solutions SRL, reclamantă a Parlamentului European, pârât, par. 61-62; Decizia nr. 428/30.03.2021, emisă de Curtea de Apel București.

Ori, raportând reperele jurisprudențiale anterior citate la prezenta procedură, chiar presupunând ca ofertele conțin informații confidențiale, ceea ce este cert, autoritatea contractantă avea obligația de a întocmi raportul procedurii într-o atare manieră, încât să permită comunicarea cel puțin a informațiilor aferente acordării punctajelor pentru factorii de evaluare tehnici (dificil de dedus pe baza informațiilor cuprinse în raportul procedurii, cu excepția punctajului total acordat fiecărei oferte în cadrul evaluării tehnice, informație insuficientă, însă, inclusiv pentru o motivare completă a contestației), astfel încât să permită în contextul dat aprecierea completă asupra legalității evaluării ofertelor depuse.

Pentru toate aceste motive, ... apreciază că actele autorității contractante conturează realizarea unei evaluări pur formale a ofertelor, superficiale, nepermise în contextul ce stă la baza demarării procedurii de atribuire, motiv pentru care solicită admiterea contestației pentru motivele anterior expuse.

De asemenea, contestatoarea susține că, prin declararea conformă și câștigătoare a ofertei ..., autoritatea contractantă nu doar că încalcă prevederile documentației de atribuire și pe cele legale anterior menționate, dar se află în situația în care nu își va satisface nevoia care a stat la baza inițierii acestei proceduri de atribuire, în condițiile celui mai bun raport calitate - preț, obținând, de fapt, un produs la un preț mai mare, dar care nu întrunește una dintre cerințele esențiale - a unei autonomii cât mai ridicate a microbuzului.

Prin adresa nr. ..., în temeiul dispozițiilor art. 61¹ alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, Consiliul i-a solicitat contestatoarei să transmită dovada constituirii cauțiunii în cuantum de 73.840,50 lei.

Prin adresa înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 10647/20.02.2024, ... a transmis în original recipisa de consemnare nr. 209977614/1 din 19.02.2024, pentru suma de 73.840,50 lei, document emis de CEC Bank – Sucursala Victoria.

Prin adresa nr. 967/21.02.2024, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 10788/21.02.2024, cu privire la contestația formulată de ..., autoritatea contractantă ... a transmis punctul său de vedere.

Autoritatea contractantă invocă tardivitatea contestației.

În acest sens, ... precizează că termenul de depunere a contestației este de 10 zile, începând cu ziua următoare luării la cunoștință despre actul autorității contractante considerat nelegal. Ori, ... a luat la cunoștință despre rezultatul procedurii de achiziție în data de 05.02.2024, dată în care a fost făcută comunicarea automată a SEAP către ofertanți, astfel că data limită în care putea fi depusă contestația la CNSC era 15.02.2024.

Autoritatea contractantă menționează că în urma accesării site-ului CNSC a constatat faptul că nr. de înregistrare a contestației este 9850/16.02.2024, rezultând clar faptul că a fost depășit termenul de depunere cu o zi și implicit tardivitatea depunerii contestației.

a. Cu privire la neconformitatea ofertei ..., respectiv referitor la aspectul nr. 1, ... învederează următoarele:

- din punctul de vedere al contestatorului rezultă faptul că microbuzele ce vor fi livrate nu respectă cerințele impuse prin caietul de sarcini, întrucât caracteristicile acestuia prezentate în Certificatul de conformitate depus în propunerea tehnică, precum și din propunerea tehnică a ... (pag. 12. 17- 21) nu sunt conforme caietului de sarcini;

- ori, așa cum rezultă din caietul de sarcini (pag. 10) cu privire la certificatul de conformitate (și nu numai), autoritatea contractantă a solicitat următoarele:

„Ofertantul declarat câștigător și care a semnat contractul de furnizare, va prezenta, obligatoriu, la livrarea microbuzului electric, cartea de identitate a microbuzului, în original, eliberată de RAR, pe care s-a aplicat folia de securitate, certificatul de conformitate în original, în limba română, emis de producătorul microbuzelor electrice. Un exemplar al certificatului de conformitate, în original, va fi predat de către ofertantul declarat câștigător la RAR în vederea certificării obținerii cărții de identitate a microbuzului. Certificatele de conformitate vor îndeplini prevederile Directivei 2007/46/CE, respectiv Ordinului 211/2003-RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare”

- în aceeași ordine de idei, ... precizează că în solicitarea de clarificări nr. 6 postată în SEAP în 27.11.2023 (înregistrată cu nr. 4682/29.11.2023), căreia i-a răspuns în 29.11.2023 având nr. 4682/29.11.2023, un potențial ofertant, în legătură cu Certificatul de conformitate menționează:

„(...) vă rugăm să clarificați dacă în afara de obligativitatea Ofertanților de a include în oferta tehnică modelul de Certificat de Conformitate (CoC) - prin model CoC înțelegem CoC ce nu conține date de identificarea ale unui autovehicul ci doar numărul de omologare europeană și datele relevante conform cerințelor din caietul de sarcini (...)”

- apoi, prin răspunsul la Răspuns solicitare de clarificări nr. 7 , având nr. 5672/04.12.2023 și încărcat în SEAP în data de 04.12.2023, cu privire la documentația de omologare a mijlocului de transport, autoritatea contractantă a menționat următoarele: *„documentația de omologare se va prezenta la data livrării microbuzului”;*

În concluzie, ... arată că ... a oferat microbuze având caracteristicile impuse în caietul de sarcini, iar Certificatul de conformitate și Documentația de omologare vor fi prezentate la momentul livrării microbuzelor, motiv pentru care mențiunile ... privind neconformitatea microbuzelor sunt nefondate.

Cu privire la aspectul nr. 2 privind neconformitatea ofertei ..., autoritatea contractantă afirmă următoarele:

- ... menționează faptul că din fotografiile prezentate în propunerea tehnică rezultă faptul că „șinele pentru rampă” sunt în partea din față a microbuzului, iar „accesul se face prin partea din spate a microbuzului”, ceea ce ar fi imposibil.

- În acest sens, ... subliniază că ... prin oferta depusă s-a obligat să asigure accesul persoanelor cu dizabilități în microbuze; ori, în cazul în care aceasta nu este posibil microbuzele vor fi refuzate la recepție.

b. Față de acordarea punctajului pentru factorul tehnic privind autonomia garantată de producător, autoritatea contractantă învederează următoarele:

- ... menționează faptul că în raportul procedurii nu există o detaliere a modului de acordare a punctajului.

- ... susține faptul că a publicat în SEAP, la rubrica „lista procese-verbale, rapoarte intermediare și finale”, toate procesele-verbale întocmite cu ocazia evaluării ofertelor, printre care și PV de evaluare nr. 9 - aplicarea criteriului de atribuire; în acesta este prezentat foarte detaliat modul de acordare a punctajelor, în conformitate cu criteriul de atribuire; specificația ... cum că acesta nu este accesibil ofertanților este eronată, întrucât a fost publicat în SEAP, alături de toate celelalte procese-verbale de evaluare, respectându-se astfel principiul transparenței, al tratamentului egal și al nediscriminării.

Față de primul aspect prezentat de către contestatoare privind factorul tehnic privind autonomia garantată de producător, autoritatea contractantă susține următoarele:

- ... specifică faptul că în propunerea tehnică depusă de ... există mențiunea din care rezultă că microbuzele ofertate au o autonomie de „până la 375 km”.

- ... subliniază că în propunerea financiară (care cuprinde toți cei trei factori tehnici de evaluare, alături de al patrulea - cel financiar), care stă la baza calculării punctajelor, conform criteriului de atribuire, este menționat foarte clar: „autonomie de mers a microbuzului electric garantată de producător: 375 km”.

Referitor la al doilea aspect prezentat de către contestatoare privind factorul tehnic privind autonomia garantată de producător, autoritatea contractantă menționează următoarele:

- ... specifică faptul că producătorul Ford nu are un vehicul dotat cu baterii care să-i poată garanta o autonomie de mers de 375 km (prezentând o comparație între vehicul ... și vehicul ...).

- De asemenea, ... reiterează că ... prin oferta depusă s-a obligat să asigure o autonomie de mers de 375 km; în cazul în care aceasta nu este posibil microbuzele vor fi refuzate la recepție.

Referitor la al treilea aspect prezentat de către contestatoare privind factorul tehnic – autonomia garantată de producător, autoritatea contractantă arată următoarele:

- ... specifică faptul că, având în vedere masa vehiculului oferat de ... (conform certificatului de conformitate) și consumul de energie al acestuia, rezultă faptul că nu are o autonomie de mers de 375 km (cea oferată).

- ... reiterează faptul că SC ... prin oferta depusă s-a obligat să asigure o autonomie de mers de 375 km; în cazul în care aceasta nu este posibil microbuzele vor fi refuzate la recepție.

- Din alt punct de vedere, certificatul de conformitate a microbuzului va fi prezentat de către ofertantul câștigător la momentul livrării acestuia, conform cerințelor din caietul de sarcini, moment în care se poate verifica acest aspect, precum și toate celelalte aspecte.

Prin adresa nr. 11055/462/C6/22.02.2023, Consiliul a solicitat autorității contractante următoarele: copia dosarului achiziției publice; propunerile tehnice depuse de societatea ... și societatea ..., precum și corespondența purtată cu acestea pe perioada de evaluare.

Prin adresa 998/22.02.2024, înregistrată la CNSC sub nr. 12206/27.02.2024, ... a înaintat documentele necesare soluționării contestației.

Prin corespondența înregistrată la CNSC sub nr. 13010/01.03.2024, autoritatea contractantă a înaintat un CD cu respectivele documente.

Conform solicitării din cadrul contestației, prin adresa nr. ..., Consiliul a transmis contestatoarei invitația de a studia dosarul constituit la C.N.S.C., cu mențiunea că eventualele concluzii scrise vor fi comunicate până la data de 15.03.2024. Până la data emiterii prezentei, contestația nu a dat curs invitației.

Din documentele depuse la dosarul cauzei și din susținerile părților, Consiliul reține următoarele:

..., în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura de atribuire prin „licitație deschisă” organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public prin achiziția unui microbuz (vehicul nepoluant) pentru ... și prin achiziția unui microbuz (vehicul nepoluant) pentru ... și Extinderea parcului de vehicule destinate transportului public prin achiziția unui microbuz (vehicule nepoluante) pentru ...”, cod CPV 34144910-0 – Autobuze electrice (Rev.2), prin publicarea, în S.E.A.P., a anunțului de participare nr. .../ 28.10.2023, stabilind termenul limită pentru primirea ofertelor la 04.12.2023, ora 15:00, criteriul de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț” și valoarea totală estimată, fără TVA, de 3.692.025 lei.

Conform raportului procedurii nr. 688/05.02.2024, în cadrul procedurii de atribuire au depus oferte următorii operatori economici:

1.a.1.;

1.a.2.

În urma tapei de evaluare a ofertelor, autoritatea contractantă a întocmit raportul procedurii nr. 688/05.02.2024, potrivit căruia, oferta societății ... s-a clasat pe locul II, iar oferta societății ... s-a clasat pe locul I, fiind desemnată câștigătoare.

Comunicarea rezultatului procedurii s-a efectuat cu adresa nr. 699/05.02.2024, împotriva căreia societatea ... a formulat contestația din prezenta cauză, solicitând cele redată în partea introductivă.

Analizând conținutul dosarului cauzei, Consiliul constată că societatea ... a transmis recipisa de consemnare a cauțiunii cu nr. 209977614/1 din 19.02.2024 din care rezultă consemnarea cauțiunii în quantum legal, pe seama și la dispoziția C.N.S.C, corespunzător dosarului nr.

Examinând susținerile părților, probatoriul aflat la dosarul cauzei și dispozițiile legale aplicabile, Consiliul constată următoarele:

Din analiza conținutului contestației, Consiliul reține că autoarea ei critică modul în care autoritatea contractantă a desemnat oferta câștigătoare aparținând societății În opinia contestatoarei, această oferta trebuia respinsă ca neconformă, raportat la specificațiile tehnice din caietul de sarcini.

Preliminar analizării aspectelor sesizate de contestatoare, este de remarcat că documentația de atribuire, alcătuită din fișa de date, caietul de sarcini (părțile tehnice), formularele necesare și modelul contractului de achiziție, la care se adaugă clarificările aferente, prin faptul că au depus ofertă, au fost acceptate de către operatorii economici participanți, drept pentru care toate prevederile acestora și-au consolidat forța obligatorie atât pentru entitatea contractantă, cât și pentru operatorii economici participanți la procedura de atribuire. Prin urmare, la acest moment nu pot fi emise pretenții sau critici vizavi de cerințele documentației de atribuire, întrucât ar fi vădit tardive, raportat la termenul prescris de Legea nr. 101/2016.

Totodată, în considerarea dispozițiilor art. 26 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, potrivit căroră: *„Consiliul se pronunță mai întâi asupra excepțiilor de procedură și de fond, iar când constată că acestea sunt întemeiate, nu mai procedează la analiza pe fond a cauzei”*, Consiliul are în vedere excepția tardivității contestației, invocată de către autoritatea contractantă, pe care o va respinge.

În stabilirea acestei concluzii, Consiliul are în vedere faptul că actul atacat, la care se raportează contestatoare, este adresa de comunicare a rezultatului procedurii nr. 699 din **05.02.2024** transmisă atât către autoritatea contractantă, cât și către CNSC în data de **15.02.2024**, conform AWB 504642783002/15.02.2024

Având în vedere că valoarea contractului de achiziție publică în cauză este de 3.692.025,00 fără TVA, sunt incidente dispozițiile art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016, potrivit căroră: *„Persoana care*

se consideră vătămată de un act al autorității contractante poate sesiza Consiliul în vederea anulării actului autorității contractante, obligării acesteia la emiterea unui act sau la adoptarea de măsuri de remediere, precum și pentru recunoașterea dreptului pretins sau a interesului legitim, în termen de: a) 10 zile, începând cu ziua următoare luării la cunoștință despre actul autorității contractante considerat nelegal, în cazul în care valoarea estimată a procedurii de achiziție publică/sectorial sau de concesiune este egală sau mai mare decât pragurile valorice în raport cu care este obligatorie transmiterea spre publicare către Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a anunțurilor de participare, potrivit legislației privind achizițiile publice, legislației privind achizițiile sectoriale sau legislației privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii;

Prin urmare, față de cele evocate, raportat la prevederile art. 7 alin. (1) lit. b) din Legea nr. 98/2016, Consiliul constată că societatea contestatoare a respectat termenul legal de 10 zile de formulare a contestației, având în vedere că, în data de **15.02.2024**, aceasta a transmis contestația atât către Consiliu, cât și către autoritatea contractantă, potrivit probelor existente la dosarul cauzei.

Astfel, raportat la prevederile art. 5 alin. (1) și (2) din Legea nr. 101/2016, potrivit cărora:

„(1) Termenele procedurale stabilite de prezenta lege, exprimate în zile, încep să curgă de la începutul primei ore a primei zile a termenului și se încheie la expirarea ultimei ore a ultimei zile a termenului.

(2) Ziua în cursul căreia a fost comunicat un act procedural nu este luată în calculul termenului. Dacă ultima zi a unui termen exprimat altfel decât în ore este o zi nelucrătoare, termenul se încheie la expirarea ultimei ore a următoarei zile lucrătoare”,

ultimul termen de înaintare a contestației a fost data de 15.02.2024, societatea ... încadrându-se în intervalul legal.

Prin urmare, față de cele evocate, Consiliul va respinge ca neîntemeiat argument autorității contractante potrivit căruia contestația în cauză este tardivă, motivat de faptul că a fost înregistrată la CNSC în data de 16.02.2024, întrucât termenul în stabilirea acestei excepții se raportează la momentul transmiterii documentului și nu la cel al înregistrării lui.

Astfel, respingând excepția invocată de către autoritatea contractantă, Consiliul va proceda la analiza pe fond a contestației în cauză.

Prima critică a societății contestatoare se referă la faptul că, deși oferta societății ... privește un vehicul cu o capacitate de 16+1 locuri, de tip M2, documentele depuse de către aceasta, respectiv certificatul de conformitate al vehiculului de bază (NI), vizează un vehicul de tip M1, cu o capacitate, care, în opinia contestatoarei, nu poate depăși 13+1, aspecte ce locuri, nu corespunde specificațiilor tehnice din documentația de atribuire.

În soluționarea acestei critici, Consiliul are în vedere caietul de sarcini nr. 4286/20.09.2023, în conținutul căruia se precizează: „Microbuzul nepoluant/electric va avea o capacitate de 16 calatori + 1 conducatorul auto, locuri pe scaune. Capacitatea totală minim 16 călători + conducătorul auto, locuri pe scaune”.

De asemenea, în același caiet de sarcini, la cap. 4 - *PRODUSELE ȘI CANTITĂȚILE SOLICITATE*, la pct. 3. *SPECIFICAȚII TEHNICE ȘI CERINTE FUNCȚIONALE MINIME*, se regăsesc, sub formă tabelară, caracteristicile/parametri tehnice/tehnici, printre care: „Scaune 16+1 bucăți”, cu mențiunea: „Ofertantul va prezenta în propunerea tehnica pliant/brosura/carte tehnica orice alte documente doveditoare emise de producător care să ateste caracteristicile tehnice ale produselor oferate, precum și Certificatele ECE menționate anterior”.

În conținutul propunerii tehnice a societății ..., Consiliul a identificat Certificatul de conformitate, în cadrul căruia la poz. 04- *Vehicle category*, se menționează: „M1 SPV”.

Potrivit documentației de specialitate, din categoria M1, fac parte vehiculele care au „*cel mult opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto*”.

În conținutul procesului-verbal nr. 3 de evaluare a propunerilor tehnice (nr. 208/10.01.2024), legat de acest aspect, în ceea ce privește oferta societății ..., autoritatea contractantă a precizat doar: „- *Angajament privind asigurarea, fără obligații din partea achizitorului, livrarea microbuzelor electrice de 16+1 locuri numai după obținerea de la RAR pentru fiecare autovehicul electric livrat, a Certificatului de autenticitate (...)*”, fără a efectua o analiză care să demonstreze că oferta criticată ar îndeplini cerința în discuție.

Prin urmare, față de cele reținute anterior, Consiliul stabilește că autoritatea contractantă nu a desfășurat în mod riguros procesul de evaluare a propunerii tehnice a societății ..., potrivit dispozițiilor art. 127 alin (1) lit. f) din HG nr. 395/2016: „*Comisia de evaluare are următoare atribuții: (...) f) verificarea conformității propunerilor tehnice ale ofertanților cu prevederile caietului de sarcini*”, astfel că va dispune obligarea ... în a efectua o analiză concretă a informațiilor prezentate de ofertantă printr-o verificare completă și corectă a tuturor informațiilor conținute de aceasta, raportat la cerințele caietului de sarcini, așa cum impun dispozițiile art. 133 alin. (1) din HG nr. 395/2016, potrivit cărora: „*Comisia de evaluare are obligația de a analiza și de a verifica fiecare ofertă atât din punct de vedere al elementelor tehnice propuse, (...)*”, relevante fiind și prevederile alin. (2) ale articolului de mai sus, care stabilesc: „*Propunerea tehnică trebuie să corespundă cerințelor minime prevăzute în caietul de sarcini sau în documentul descriptiv*”.

Relevante în evaluarea și analiza ofertei sunt și dispozițiile art. 134 alin. (1) din HG nr. 395/2016, potrivit cărora: „*Comisia de evaluare are obligația de a stabili care sunt clarificările și completările formale sau de*

confirmare, necesare pentru evaluarea fiecărei solicitări de participare/oferte, precum și perioada de timp acordată pentru transmiterea acestora, termenul-limită neputând fi stabilit decât la nivel de zile lucrătoare, fără a fi precizată o oră anume în cadrul acestuia”, coroborate cu cele ale art. 209 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, respectiv: „În cazul în care informațiile sau documentele prezentate de către operatorii economici sunt incomplete sau eronate sau în cazul în care lipsesc anumite documente, autoritatea contractantă are dreptul de a solicita într-un anumit termen ofertanților/candidaților clarificări și, după caz, completări ale documentelor prezentate de aceștia în cadrul ofertelor sau solicitărilor de participare, cu respectarea principiilor tratamentului egal și transparenței, norme legale pe baza cărora autoritatea solicită lămuriri ofertanților (în cazul de față societății ...).

Acest lucru este cu atât mai necesar cu cât autoritatea contractantă, în punctul său de vedere nr. 967/21.02.2024, înregistrat la CNSC cu nr. 10788/21.02.2024, nu a prezentat niciun argument tehnic, care să combată observațiile contestatoarei, pe acest aspect. Faptul că autoritatea

A doua critică a se referă la faptul că, din documentele anexate propunerii tehnice, vehiculul propus de către societatea ..., în opinia societății contestatoare, nu ar putea fi dotat cu rampă de acces pentru persoanele cu dizabilități (cerință obligatorie potrivit caietului de sarcini).

În conținutul caietului de sarcini se solicită, printre altele: „Microbuzul nepoluant/electric va fi de tip solo (nearticulate), va avea podeaua/plan eul coborat/a, va fi dotat cu facilitati pentru accesul nelimitat al persoanelor cu mobilitate redusa (rampa și alte dotari specifice), va fi fara etaj, caroserie CE, fiind destinate transportului urban de calatori conform Directivei 2007/46/CE, 2009/33/CE, CEE-ONUR 68, Legii 9212007, cu toate modificarile completarile ulterioare”.

De asemenea, la pct. 3. SPECIFICAȚII TEHNICE ȘI CERINTE FUNCȚIONALE MINIME, din caietul de sarcini se regăsește cerința „Rampe de acces pentru persoanele cu dizabilități”, iar la cap. 12-DOCUMENTE SOLICITATE ÎN CADRUL PROPUNERII TEHNICE, se menționează: „Propunerea tehnica va cuprinde, in format electronic, in limba romana, urmatoarele: (...) Desenele organizarii interioare, care vor indica dispunerea scaunelor, a ușilor, a butoanelor pentru solicitarea opririi, a geamurilor, a ieșirilor de siguranță și a pozitionarii rampei pentru accesul nelimitat al persoanelor care se deplaseaza cu caruciorul rulant, etc.”.

În desenele prezentate de către societatea ..., pentru autovehiculul marca Ford – ..., Model: Transit M2 - Capacitate: 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, Consiliul constată că, la pag. 15 din propunerea tehnică, există o schiță a dispunerii locurilor ce vor fi ocupate

de către pasageri, iar în spatele scaunului, ce va fi ocupat de către șofer, se află scaunul persoanei cu dizabilități, iar la pag. 40-43, imaginile relevă faptul că rampa destinată persoanelor cu dizabilități este amplasată în zona din spatele microbuzului.

Având în vedere cele evocate, Consiliul va obliga, și în acest caz, autoritatea contractantă în a reevalua oferta criticată cu aplicarea prevederilor art. 134 alin. (1) din HG nr. 395/2016, coroborate cu cele ale art. 209 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, citate mai sus, în sensul lămurii a modului de acces al scaunului persoanei cu dizabilitate astfel încât să ajungă în spatele scaunului ocupat de șofer.

În aceste condiții, Consiliul nu va reține ca întemeiată afirmația autorității contractante potrivit căreia „SC ... prin oferta depusă s-a obligat că asigur(ă) accesul persoanelor cu dizabilități în microbuze”, deoarece simpla declarație în acest sens, fără a fi susținută de explicații/probe tehnice, nu este suficientă în a demonstra îndeplinirea cerințelor solicitate prin documentația de atribuire.

Următoarea observație (a treia) vizează punctajul acordat, în opinia contestatoarei, autoritatea contractantă a acordat, în mod nejustificat, ofertei ..., punctajul maxim, de 10 puncte, pentru componenta privind *autonomia garantată de producător*, afirmând că, în propunerea tehnică, societatea criticată menționează o autonomie de „până la 375 km”, ceea ce nu poate fi posibil conform cerințelor, întrucât prin documentația de atribuire s-a solicitat precizarea valorii autonomiei, determinată conform metodei de testare E-SORT 2. În opinia societății contestatoare,

Potrivit cap. II.2.5 - *Criterii de atribuire*, din fișa de date a achiziției, având în vedere criteriul „*Cel mai bun raport calitate – pret*”, unul dintre factorii de evaluare este „*Perioada de garanție acordată autonomiei de mers garantată de producător (Pth AUT)*”, apreciat cu 10 puncte.

Totodată, în adresa nr. 5428/20.11.2023, care reprezintă răspunsul autorității contractante la solicitările operatorilor economici asupra cerințelor din documentația de atribuire, la întrebarea nr. 19: „*In fisa de date la Sectiunea II.2.5 Criterii de atribuire la factorul de evaluare: Perioada de garanție acordată autonomiei de mers garantată de producător (Pth AUT) Va solicitam, sa reformulati factorul de evaluare intrucat autonomia nu are perioada de garantie. De asemenea, va rugam sa specificati metoda de testare a autonomiei, respectiv daca se va calcula in functie de SORT 2*”,

răspunsul autorității contractante a fost: „*în Fisa de date la Sectiunea II.2.5 Criterii de atribuire la factorul de evaluare : Perioada de garanție acordată autonomiei de mers garantată de producător (Pth AUT) (și în întreaga Documenatație de atribuire) se va citi, astfel: Autonomia de mers garantată de producător.*”

În conținutul propunerii tehnice a societății ..., Consiliul reține că, la pag. 76, unde sunt menționați , sub formă tabelară, factorii de evaluare

ș, la nr. crt. B3, se regăsește factorul: *„Perioada de autonomie de mers a microbuzului electric garantată de producător (minimum 200 km)”*, fiind precizată distanța *„375 km”*.

De asemenea, în Anexa nr. 1- *Fișa Tehnică pentru Microbuz Nepoluant*, printre specificații tehnice sau cerințele funcționale minime, se menționează: *„Autonomie deplasare - până la 375 de km”*, pentru produsul Ford – ..., model Transit M2.

Din verificarea propunerii tehnice a societății criticate, Consiliul constată că nu există niciun document emis de către producător care să garanteze autonomia de mers, așa cum s-a solicitat prin răspunsul consolidat de mai sus.

Or, în condițiile în care autoritatea a impus ca acest factor de evaluare să aibă girul producătorului, simpla declarație/simplul angajament al societății ..., prin care se *„obligă să asigure o autonomie de mers de 375”*, nu poate fi luată/luat în considerare, întrucât nu este susținută/susținut de către producător.

Față de cele prezentate anterior, Consiliul va respinge ca neîntemeiată afirmația autorității contractante conform căreia în cazul în care respectivul ofertant nu ar îndeplini cerința în cauză, microbuzele vor fi refuzate, deoarece cerința în discuție trebuie demonstrată, prin propunerea tehnică, în etapa de evaluare a ofertelor și nu, ulterior, la momentul livrării produsului de către ofertantul desemnat câștigător.

Acest lucru este cu atât mai necesar cu cât acest parametru reprezintă un factor de evaluare, apreciat cu 10 puncte, care, în mod evident, contribuie la departajare ofertelor.

Faptul că certificatul de conformitate a microbuzului va fi prezentat de către ofertantul câștigător la momentul livrării acestuia, așa cum susține autoritatea, este o condiție imperativă, care să certifice specificațiile tehnice ale produsului pentru a fi înregistrat la Registrul Auto Român, însă, acest act nu poate înlocui document emis de producător, care să confirme, în etapa de verificare a propunerii tehnice, că autonomia de mers este de 375 km (în cazul de față), potrivit declarației societății ..., despre care face vorbire autoritatea contractantă.

Totodată, faptul că autoritatea se îndoiește *„că un furnizor își poate permite să nu respecte cerințele impuse de Autoritatea Contractantă și acceptate prin oferta depusă”*, nu este relevant și nu poate fi luat în considerare, deoarece, verificarea conformității propunerilor tehnice se efectuează doar raportat la prevederile caietului de sarcini, așa cum impune art. 127 alin. (1) lit. f) din HG nr. 395/2016, citat anterior, și nu pe afirmații de genul celei expuse.

Prin urmare, și cu privire la acest aspect, Consiliul constată că procesul de evaluare a propunerii tehnice a societății ... nu este finalizat astfel că va obliga autoritatea să solicite clarificări ofertantului în cauză,

așa încât să se demonstreze că autonomia de mers, menționată în propunerea tehnică, de 375 km, va fi garantată de către producător.

Referitor la afirmația contestatoarei potrivit căreia raportul procedurii nu conține nicio informație privind punctajul acordat ofertelor tehnice și financiare, modul de determinare a punctajului aferent etc., Consiliul o va admite, având în vedere, pe de o parte, dispozițiile art. 216 alin. (2) lit. d) din Legea nr. 98/2016, conform cărora: *„Raportul procedurii de atribuire prevăzut la [alin. \(1\)](#) trebuie să cuprindă cel puțin următoarele documente/informații: (...) d) denumirea ofertantului declarat câștigător și motivele pentru care oferta acestuia a fost desemnată câștigătoare”*. Or, modul de acordare a punctajelor se încadrează în motivele care au determinat desemnarea ofertei câștigătoare.

Legat de acest aspect, în ceea ce privește invocarea autorității a procesului-verbal nr. 9 – al ședinței de evaluare a ofertelor: *aplicarea criteriului de atribuire nr. 473/25.01.2024*, Consiliul constată că sunt menționați factorii de evaluare ai celor două oferte cu valorile respective, precum și algoritmul de calcul al acestora, cu obținerea punctajelor aferente, dar fără o detaliere care să justifice, în ceea ce privește, factorul de evaluare criticat, valorile menționate de către respectivii ofertanți.

Față de aspectele de fapt și de drept de mai sus, în temeiul art. 26 alin. (2) și (5) 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, pentru considerentele reținute, Consiliul va admite, în parte, contestația formulată de către societatea ..., în contradictoriu cu autoritatea contractantă contractantă ..., și va anula raportul procedurii nr. 688/05.02.2024, în partea ce privește evaluarea ofertei ..., precum și actele subsecvente acestuia, inclusiv adresa de comunicare a rezultatului procedurii nr. 699/05.02.2024.

Va obliga autoritatea contractantă la continuarea procedurii de atribuire în cauză, cu reevaluarea ofertei ..., prin aplicarea prevederilor art. 134 alin. (1) din HG nr. 395/2016, coroborate cu cele ale art. 209 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 și cu respectarea art. 216 alin. (2) din lege, conform celor precizate în motivare.

Va respinge solicitarea contestatoarei de *„reevaluare a ofertelor”*, întrucât, raportat la criticile aduse, se impune doar reanalizarea ofertei

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 și poate fi atacată cu plângere, în temeiul art. 29 din același act normativ.

Pentru cele constatate,

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

CONSILIUL DECIDE:

Respinge excepția tardivității contestației, invocată de către autoritatea contractantă.

Admite, în parte, contestația formulată de către ..., cu sediul în ..., cu sediul procesual ales la ... din ..., în contradictoriu cu autoritatea contractantă ..., cu sediul în ... și anulează raportul procedurii nr. 688/05.02.2024, în partea ce privește evaluarea ofertei ..., precum și actele subsecvente acestuia, inclusiv adresa de comunicare a rezultatului procedurii nr. 699/05.02.2024.

Obligă autoritatea contractantă la continuarea procedurii de atribuire în cauză, cu reevaluarea ofertei ..., prin aplicarea prevederilor art. 134 alin. (1) din HG nr. 395/2016, coroborate cu cele ale art. 209 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 și cu respectarea art. 216 alin. (2) din lege, conform celor precizate în motivare.

Respinge solicitarea contestatoarei de „reevaluare a ofertelor”, întrucât, raportat la criticile aduse, se impune doar reanalizarea ofertei

Termen de aplicare: 15 zile de la comunicare.

Obligatorie.

Împotriva prezentei decizii, se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare, conform dispozițiilor art. 29 din Legea nr. 101/2016.

Președinte,

Membru,

Membru,

...

Redactată în 4 (patru) exemplare originale, conține 20 (douăzeci) pagini