

**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: ....**

Prin contestația înregistrată la Consiliu sub nr. ...., formulată de ....., cu sediul social în ...., înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. ...., având CUI ....., reprezentată legal prin administrator .... și convențional prin ....., cu sediul în ....., sediu ales în vederea comunicării actelor de procedură, împotriva documentației de atribuire elaborată de ....., cu sediul în ....., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de licitație deschisă organizată în vederea atribuirii contractului având ca obiect „.....”, s-a solicitat anularea, în parte, a documentației de atribuire, potrivit celor arătate în cuprinsul contestației, obligarea autorității contractante la remedierea documentația de atribuire, în conformitate cu dispozițiile legale incidente și ale deciziei ce urmează a fi emisă de către Consiliu, precum și suspendarea procedurii până la soluționarea contestației, în baza art. 22 din Legea nr. 101/2016.

Cu privire la cererea de suspendare a procedurii, Consiliul s-a pronunțat prin Încheierea nr. ...., în sensul respingerii ei, ca rămasă fără obiect, ca urmare a suspendării procedurii, de către autoritatea contractantă.

Prin contestația înregistrată la Consiliu sub nr. ...., formulată de ....., cu datele de mai sus arătate, împotriva documentației de atribuire elaborată de ....., cu sediul în ...., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul aceleiași licitații deschise, s-a solicitat anularea, în parte a documentației de atribuire, potrivit celor din cuprinsul contestației și obligarea autorității contractante la remedierea documentației de atribuire în conformitate cu dispozițiile legale incidente și ale deciziei ce urmează a fi emisă de Consiliu, cu prelungirea corespunzătoare a termenului de depunere a ofertelor.

Pentru a se asigura pronunțarea unei soluții unitare, Consiliul a procedat la conexarea contestațiilor formulate în cadrul aceleiași proceduri de atribuire, în conformitate cu dispozițiile art. 17 alin. (2) din Legea nr. 101/2016.

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

I. Prin prima contestație formulată, ..... critică documentația de atribuire prin prisma unuia dintre factorii de evaluare, respectiv „Putere sistem de acționare electric”. Concret, contestatoarea este nemulțumită de modalitatea de definire a acestui factor de evaluare și ponderea acestuia, apreciind că autoritatea contractantă a creat premisele favorizării unui operator economic.

Potrivit acesteia, aspectele criticate prin prezenta contestație au făcut obiectul unei solicitări de clarificări la care, însă, autoritatea contractantă nu a răspuns până la data formulării contestației.

Contestatoarea arată că, potrivit Fișei de date - Punctul II.2.5. Criterii de atribuire, unul dintre factorii de evaluare îl constituie componenta tehnică reprezentată de "Putere sistem de acționare electric", având o pondere de 20% și algoritmul de calcul: *„Putere între 151 - 160 kW - 10 pct. Putere între 161 - 170 kW - 20 pct. Ofertele care se vor referi la puterea sistemului de acționare mai mică de 150 kW, vor fi declarate neconforme. Ofertele care se vor referi la o putere a sistemului de acționare de 150 kW vor fi punctate cu 0 pct. Pentru ofertele care prezintă o putere a sistemului de acționare mai mare de 170 kW, se acordă punctajul maxim alocat, respectiv 20 puncte”*. Același algoritm de calcul este detaliat și în caietul de sarcini - punctul D, pagina 23.

De asemenea, arată că, potrivit caietului de sarcini - capitolul 3.3.1, între caracteristicile tehnice ale vehiculului, se menționează: „Putere: minim 150 kW”.

În aceste condiții, contestatoarea apreciază că oferta pentru un produs a cărui putere este minimum 150 kW și care ar întruni cerința tehnică din caietul de sarcini [oferta fiind, deci, conformă) nu ar avea în fapt o șansă reală întrucât nu ar putea obține niciun punct pentru factorul de evaluare „Puterea maximă sistem de acționare electric”, fiind cotate, potrivit algoritmului din Fișa de date, cu 0 puncte.

Având în vedere modalitatea de formulare a cerinței tehnice privind puterea motorului și, cu precădere, algoritmul de calcul al Factorului tehnic - Puterea motorului, se restrânge, în mod nelegal, concurența prin faptul că, deși teoretic pot depune oferte toți operatorii economici care au în portofoliu un vehicul cu o putere minimă de 150 kW, în realitate, o

astfel de ofertă, deși conformă față de cerința din Caietul de sarcini, nu ar putea fi declarată câștigătoare din cauza faptului că nu ar avea posibilitatea reală de a obține punctajul maxim pe Factorul tehnic indicat (fiind punctată cu 0). În egală măsură, o altă ipoteză în care acești operatori ar putea compensa depunctarea pentru factorul tehnic referitor la puterea motorului ar fi scăderea drastică a prețului (cu aproximativ 40%), care însă ar putea conduce la formularea unei propuneri financiare aparent neobișnuit de scăzută, caz în care oferta ar fi respinsă potrivit dispozițiilor art. 210 din Legea nr. 98/2016.

În opinia contestatoarei, autoritatea contractantă nu a urmărit altceva decât ca, prin stabilirea acestui factor de evaluare în maniera în care a fost detaliat, să favorizeze un anumit operator (.....), care este singurul de pe piață, la momentul actual, care deține un model cu un astfel de motor (de 165 kW, pe modelul ....., care dezvoltă o putere de 221 - 230 CP, punctată cu maximum de puncte) în detrimentul altor potențiali ofertanți și, implicit, în detrimentul interesului autorității contractante care ar putea beneficia de un produs cu autonomie superioară existent pe piață, prin participarea altor ofertanți.

Mai arată, de asemenea, că puterea motorului electric cu cât este mai mare cu atât va genera un consum energetic mai mare și o autonomie mai mică. Or, tocmai autonomia este cea care ar trebui să primeze, în condițiile în care microbuzul ar trebui să asigure transportul locuitorilor în diverse puncte ale comunei pe întreg parcursul unei zile, cursele urmând să aibă o frecvență suficient de mare pentru asigurarea nevoilor de mobilitate ale locuitorilor.

În acest context, contestatoarea apreciază că se impune obligarea autorității contractante la modificarea documentației de atribuire în sensul punctării cu cel puțin 10 puncte pentru putere minim acceptată a sistemului de acționare electric de putere de minimum 150 kW, menționată în Caietul de sarcini.

Prin punctul de vedere nr. ....., înregistrat la Consiliu cu nr. ....., autoritatea contractantă a solicitat respingerea ca nefondată a contestației ....., Totodată, a solicitat Consiliului să decidă că, în cadrul procedurii autoritatea contractantă, va putea aplica algoritmul de punctare doar prin verificarea unui certificat de conformitate pentru un microbuz similar, deci nu identic cu cel ofertat, pentru verificarea tuturor caracteristicilor tehnice ale microbuzului și corecta aplicare a algoritmului de punctare a factorului tehnic nr. 1 – putere motor.

Referitor la afirmația contestatoarei conform căreia aspectele vizate de contestație au făcut obiectul unei solicitări de clarificări la care aceasta nu a primit niciun răspuns, autoritatea contractantă arată că, în conformitate cu prevederile legale, era în termenul legal de transmitere a unui răspuns până cel mai târziu la data de 10.11.2023. Or,

contestatoarea, neluând în calcul acest lucru, a înaintat contestația la Consiliu înainte de expirarea termenului de răspuns.

Pe fondul criticilor, autoritatea contractantă face trimitere la (1) Ghidul de finanțare PNRR CIO, publicat în Monitorul Oficial al României Nr. 467 bis/10.V.2022 pe baza căruia a semnat contractul de finanțare, și în cadrul căruia, la pag. 7 se arată: „*I.1.1 - înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante) - cod 074 - Material rulant de transport urban curat (100% Climate Tag și 40% Environmental Tas). Investiția permite achiziționarea de vehicule nepoluante noi cu emisii zero de gaze de eșapament: autobuze electrice/hidrogen, inclusiv nave asimilate autobuzelor care servesc transportului public de călători pe apă, tramvaie, troleibuze, microbuze electrice/hidrogen” iar la pagina 24, se precizează că: „Pentru toate investițiile aferente prezentului ghid, vă rugăm să luați în considerare criteriile UE de Achiziție Publică Verde (GPP) care au fost dezvoltate pentru a facilita includerea cerințelor ecologice în documentele de achiziție. Acestea sunt disponibile pe domenii. Documentele sunt disponibile și în limba română - [https://ec.europa.eu/environment/app/eu\\_gpp\\_criteria\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/app/eu_gpp_criteria_en.htm). Precizăm că România se află în proces de a introduce sisteme de monitorizare a implementării GPP la nivel național prin stabilirea unor proceduri specifice care vor fi urmate pentru a colecta informație ”.*

Mai arată că, în documentul Criteriile UE privind achizițiile publice verzi în domeniul transportului rutier (fișier atașat), criteriul ST2 cu privire la achiziția de vehicule electrice obligă autoritățile contractante să verifice dacă autovehiculul îndeplinește această cerință prin prezentarea certificatului de către fiecare ofertant.

În consecință, autoritatea contractantă susține că, în condițiile în care o autoritate contractantă a semnat un contract de finanțare pe PNRR CIO pe baza ghidului de finanțare specific, iar în ghidul de finanțare se menționează explicit, la pagina 24, că toate investițiile trebuie să respecte criteriile europene menționate în linkul din ghid, în contextul în care respectivele criterii, în particular criteriul ST2, obligă toți ofertanții (deci nu contractantul) să prezinte certificatul de conformitate (COC), pentru ca autoritățile să poată verifica dacă produsul oferat este într-adevăr unul nepoluant, iar puterea motorului electric este menționată în COC, atunci este obligatorie prezentarea

certificatului de conformitate de către fiecare ofertant pentru aplicarea corectă a algoritmului de punctare.

Cu privire la criticile concrete formulate de contestatoare în ceea ce privește factorul de evaluare nr. 1 – „Putere sistem de acționare electric”, autoritatea contractantă arată că:

- în ghidul de finanțare, legiuitorul nu a impus restricții cu privire la puterea motorului, dimensiunile de gabarit, numărul de locuri etc., pentru microbuzele electrice, implicit la alegerea unor factori tehnici de evaluare lăsând la aprecierea autorităților contractante stabilirea acestora în funcție de nevoile comunităților locale;

- după semnarea contractului de finanțare a fost elaborată o nouă strategie de contractare pentru achiziția a două microbuze electrice și, în consecință, a întocmit caietul de sarcini pe baza informațiilor disponibile, a caracteristicilor tehnice din celelalte proceduri publicate în SEAP, ținând cont de toate mențiunile din ghidul de finanțare, publicat în Monitorul Oficial al României, și din contractul de finanțare semnat cu Ministerul Lucrărilor Publice și Administrației Teritoriului;

- în cadrul procedurii inițiate în SEAP, dată fiind valoarea estimată a achiziției, în conformitate cu pragurile stabilite prin Legea nr. 98/2016 achiziția urmează a se face pe baza celui mai bun raport calitate-preț, iar în conformitate cu art. 187 alin. (4) și (5) a stabilit puterea motorului electric ca factor de evaluare cu privire la calitatea și avantajele produsului;

- prin cerința minimală din caietul de sarcini, s-a avut în vedere ca microbuzul electric să aibă o putere adecvată pentru a reprezenta un real avantaj pentru autoritatea contractantă; cuplul este mai ridicat la viteze mici de deplasare, pe drumuri în pantă, pe suprafețe alunecoase sau cu o infrastructură deficitară, așa cum se întâlnește deseori în mediul rural; de aceea, cu cât puterea motorului vehiculului este mai mare cu atât și cuplul este mai mare, deci mai adecvat condițiilor de deplasare. În plus, un motor cu o putere adecvată va funcționa la turații mai mici, având un regim mai economic și mai eficient, ceea ce va contribui la fiabilitatea și longevitatea sa;

- un motor subdimensionat, de putere mică, va fi solicitat la capacitatea maximă, ceea ce va duce la uzură prematură, costuri de întreținere mult mai mari pentru autoritatea contractantă și posibile întreruperi în funcționarea microbuzului, cu efecte negative asupra transportului local și a poluării mediului; aceasta ar obliga instituția să recurgă la soluția închirierii unui microbuz, cel mai probabil cu motor termic deoarece vehiculele electrice cu capacitate de 22 de locuri sunt disponibile într-un număr foarte limitat, ceea ce ar anula unul din obiectivele achiziției - respectiv protecția mediului prin utilizarea unui microbuz nepoluant; de aici rezultă diferența de calitate între motoarele

de putere redusă și cele de putere adecvată de care a ținut cont autoritatea contractantă când a elaborat strategia de contractare și a stabilit criteriile de atribuire conform prevederilor articolului 187 alin. (4) din legea achizițiilor publice;

- În acord cu jurisprudența Consiliului, pe care o invocă, autoritatea contractantă apreciază că este un drept al autorității contractante să stabilească un factor de evaluare bazat pe o specificație tehnică dacă apreciază că aceasta are o importanță semnificativă în ce privește calitatea sau fiabilitatea produsului ce face obiectul achiziției, iar Consiliul poate și trebuie să dispună înlocuirea sau eliminarea factorului de evaluare bazat pe acea specificație tehnică doar dacă se dovedește că respectiva specificație tehnică ar fi restrictivă.

Referitor la specificația tehnică pentru puterea maximă a motorului electric, de minim 150 kW, autoritatea contractantă apreciază că aceasta nu este restrictivă, însăși contestatoarea recunoscând implicit că motorul de care dispune este conform cu cerințele minimale din caietul de sarcini, nefiindu-i restricționată participarea la procedură.

Având în vedere și măsura de remediere publicată în SEAP, autoritatea contractantă nu este de acord cu solicitarea contestatoarei de a înlocui un factor obiectiv de evaluare a calității motorului printr-un algoritm de punctare propriu, însă este obligată de articolul 189 alin. (2) din Legea 98/2016, *„să asigure o concurență reală între operatorii economici de aceeași factorii de evaluare trebuie să fie însoțiți de prevederi care să permită verificarea efectivă a informațiilor furnizate de către ofertanți”*.

Pentru îndeplinirea acestei obligații, autoritatea contractantă consideră că trebuie să elimine posibilitatea ca propunerile tehnice să conțină specificații tehnice neverificabile, motiv pentru care solicită Consiliului să țină cont de obligația prezentării certificatului de conformitate pentru un vehicul similar cu cel oferat. Precizează, de asemenea, că un certificat de conformitate este valabil pentru un lot întreg de produse pe o perioadă de minim 5 ani, astfel că nu este nevoie ca produsul să existe în stoc pentru ca un producător din UE să elibereze un astfel de înscris. Excepție fac doar autoturismele modificate sau cu producători chinezi care, din motive de conformitate a produselor, nu pot vinde pe piața europeană.

Acesta este și motivul pentru care comercianții unor astfel de produse fac toate diligențele pentru a li se permite participarea la

proceduri cu un certificat de omologare individuală, care, evident, nu poate fi prezentat decât la livrare.

Autoritatea contractantă susține că va solicita ca fiecare propunere tehnică să fie însoțită de un certificat de conformitate pentru un microbuz similar cu cel ofertat (fără a se solicita ca elementele de identificare ale microbuzului - respectiv serie de șasiu, serie motor, culoare, etc. să fie identice cu cele ale microbuzului ce va fi livrat, înțelegându-se prin aceasta că nu e necesar ca microbuzul să fie pe stoc), în scopul verificării efective a specificațiilor tehnice ale microbuzului propus de către ofertanți, inclusiv a puterii motorului, lipsa acestui înscris făcând imposibilă aplicarea algoritmului de punctare, dar și dovedirea faptului că oferta are ca obiect un microbuz nepoluant.

Pentru a dovedi că există și alți operatori economici care oferă microbuze electrice de calitate, echipate cu motoare cu puteri maxime mai mari sau cel puțin egale cu 165 kW, autoritatea contractantă face trimitere la informațiile publice din SEAP, respectiv la alte proceduri similare derulate de alte autorități contractante, una dintre acestea fiind procedura derulată de UAT Comuna Tomești, în cadrul căreia, prin caietul de sarcini, se specifică „Putere motor – minim 225 CP (adică 165 kW)”, fiind depuse oferte de doi operatori economici, respectiv ..... și ....., oferte declarate conforme, ceea ce înseamnă că au ofertat microbuze cu motoare de cel puțin 165 kW, ofertantul ..... fiind declarat câștigător conform documentelor atașate.

Având în vedere cele expuse anterior, autoritatea contractantă consideră că solicitarea modificării documentației de atribuire cu privire la factorul tehnic 1 putere motor nu este întemeiată.

Prin Notele scrise nr. ....., înregistrate la Consiliu cu nr. ....., contestatoarea solicită Consiliului să constate că prin susținerile autorității contractante, din punctul de vedere, și din pretinsele măsuri de remediere reiese justetea criticilor sale din cuprinsul contestației.

Sub un prim aspect, referitor la afirmațiile autorității contractante legate de o pretinsă neluare în seamă de prevederile documentației de atribuire privind termenele de răspuns contestatoarea arată că, în cuprinsul contestației, nu au fost critici cu privire la încălcarea termenului de răspuns de către autoritatea contractantă.

Sub un al doilea aspect, arată că, prin contestație, nu a contestat însăși alegerea factorului tehnic privind puterea motorului, ci modalitatea prin care autoritatea contractantă a înțeles să acorde punctajul aferent acestuia, raportat atât la prevederile legale aplicabile, dar și la restul prevederilor din documentația de atribuire. Oferta pentru un produs a cărui putere este minimum 150 kW și care ar întruni cerința tehnică din caietul de sarcini (oferta fiind, deci, conformă) nu ar avea în fapt o șansă reală întrucât nu ar putea obține niciun punct pentru factorul de evaluare

„Putere maximă sistem de acționare electric”, fiind cotate, potrivit algoritmului din Fișa de date, cu 0 puncte. În egală măsură, o altă ipoteză în care acești operatori ar putea compensa depunctarea pentru factorul tehnic referitor la puterea motorului ar fi scăderea drastică a prețului (cu aproximativ 40%), care, însă, ar putea conduce la formularea unei propuneri financiare aparent neobișnuit de scăzută, caz în care oferta ar fi respinsă potrivit dispozițiilor art. 210 din Legea nr. 98/2016.

O putere mare a motorului poate fi justificată doar în condițiile în care vehiculul ce se dorește a fi achiziționat urmează să fie supus unor cerințe de trafic ce presupun deplasări cu viteze mari. În niciun caz pentru transportul unor copii, în localitate, maximum între localitățile aceluiași județ ori din județele învecinate, viteza de rulare fiind de 50 - 90 km/h prin raportare la limitele de viteză legală prevăzute de legislația rutieră.

De altfel, nici prin punctul de vedere formulat, autoritatea contractantă nu aduce vreo justificare obiectivă pentru care a ales să acorde o pondere importantă acestui factor tehnic, fiind total nefondate afirmațiile potrivit cărora o putere mai mare a motorului va asigura fiabilitatea și longevitatea acestui ansamblu, pentru considerentele arătate anterior. În mod similar, sunt total străine de prezenta cauză pretensele justificări referitoare la efectele negative de poluare a mediului, raportat la însuși obiectul achiziției.

Din aceste motive, contestatoarea apreciază că se impune ca autoritatea contractantă să fie obligată și la depunerea Strategiei de contractare, pe care a omis să o anexeze volumului considerabil de înregistrări extrase din Monitorul Oficial.

Cu referire la măsurile de remediere adoptate cu privire la modalitatea de acordare a punctajului aferent factorului tehnic referitor la puterea motorului, contestatoarea solicită Consiliului să constate că, în fapt, autoritatea contractantă nu a remediat în niciun fel documentația.

Astfel, arată că, sub aparența modificării modului de acordare a punctajului prin introducerea unei formule de calcul, problema de fond a rămas aceeași - oferta pentru un produs a cărui putere este minimum 150 kW și care ar întruni cerința tehnică din caietul de sarcini (oferta fiind, deci, conformă) nu ar avea în fapt o șansă reală întrucât nu ar putea obține niciun punct pentru factorul de evaluare „Puterea maximă

sistem de acționare electric", fiind cotate, potrivit algoritmului din Fișa de date, tot cu 0 puncte  $[(150-150) \times 20 / 150-150 = 0]$ .

**II.** În cadrul acestei proceduri, ..... a mai formulat o contestație, prin care critică măsurile de remediere nr. ...., dispuse de autoritatea contractantă precum și răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. ...., prin care arată că autoritatea contractantă:

- a modificat (aparent) algoritmul de calcul al factorului tehnic putere a sistemului de acționare electric, în sensul că: „Autoritatea contractantă consideră că puterea maximă a sistemului de acționare electric trebuie să fie de cel puțin 150 kW și să poată dezvolta un cuplu motor de minim 1200 Nm la maxim 900 rot/min. Punctajul se va calcula astfel: Oferta care se va referi la cea mai mare putere maximă a motorului electric va primi punctajul maxim, respectiv 20 de puncte, iar ofertele care se vor referi la puteri maxime sub 150 kW vor fi declarate neconforme. (Formula de calcul a punctajului este - n.n.) Punctajul Obținut = (Putere Ofertată - Putere minimă admisibilă) x punctajul maxim acordat (20)/(Putere Maximă Ofertată - Putere minimă admisibilă)”;

- a modificat documentația de atribuire prin introducerea unei noi cerințe, constând în prezentarea de către ofertanți a unui certificat de conformitate pentru un autovehicul similar cu cel ofertat, precizând de asemenea că „ofertele conforme nu vor fi punctate dacă ofertanții nu pot pune la dispoziție un certificat de conformitate pentru un autovehicul similar cu cel ofertat”.

Contestatoarea este nemulțumită atât de modalitatea de aplicare/de acordare a punctajului aferent factorului tehnic puterea motorului cât și de impunerea unei noi cerințe, de prezentare de către ofertanți a unui certificat de conformitate pentru un autovehicul similar, pentru probarea puterii motorului.

Cu privire la factorul tehnic puterea motorului, contestatoarea consideră restrictivă modalitatea de definire a acestuia, respectiv de ponderea factorului de evaluare, măsurile de remediere dispuse de autoritatea contractantă nefiind de natură să remedieze documentația de atribuire.

În acest sens, contestatoarea arată că, sub aparența modificării modului de acordare a punctajului prin introducerea unei formule de calcul, problema de fond a rămas aceeași - oferta pentru un produs a cărui putere este minimum 150 kW și care ar întruni cerința tehnică din caietul de sarcini (oferta fiind, deci, conformă) nu ar avea în fapt o șansă reală, întrucât nu ar putea obține niciun punct pentru factorul de evaluare „Puterea maximă sistem de acționare electric”, fiind cotate, potrivit algoritmului din Fișa de date, tot cu 0 puncte  $[(150-150) \times 20 / 150-150 = 0]$ .

Având în vedere modalitatea de formulare a cerinței tehnice privind puterea motorului și, cu precădere, algoritmul de calcul al Factorului tehnic - Puterea motorului, se restrânge în mod nelegal concurența prin faptul că, deși teoretic pot depune oferte toți operatorii economici care au în portofoliu un vehicul cu o putere minimă de 150 kW, în realitate, o astfel de ofertă, deși conformă față de cerința din caietul de sarcini, nu ar putea fi declarată câștigătoare din cauza faptului că nu ar avea posibilitatea reală de a obține punctajul maxim pe factorul tehnic indicat (fiind punctată cu 0). În egală măsură, o altă ipoteză în care acești operatori ar putea compensa depunctarea pentru factorul tehnic referitor la puterea motorului ar fi scăderea drastică a prețului (cu aproximativ 40%), care însă ar putea conduce la formularea unei propuneri financiare aparent neobișnuit de scăzută, caz în care oferta ar fi respinsă potrivit dispozițiilor art. 210 din Legea nr. 98/2016.

În aceste condiții, reia criticile din cuprinsul primei contestații, apreciind că singurul scop urmărit de autoritatea contractantă prin stabilirea acestui factor de evaluare în maniera în care a fost detaliat, a fost să favorizeze un anumit operator (.....), care este singurul pe piață la momentul actual ce deține un model cu un astfel de motor (de 165 kW, pe modelul ....., care dezvoltă o putere de 221 - 230 CP, punctată cu maximum de puncte) în detrimentul altor potențiali ofertanți și, implicit, în detrimentul interesului autorității contractante care ar putea beneficia de un produs cu autonomie superioară existent pe piață, prin participarea altor ofertanți.

Cu privire la cerința tehnică privind prezentarea certificatului de omologare a unui vehicul similar, cerință introdusă prin măsurile de remediere dispuse, respectiv prin răspunsul consolidat la solicitările de clarificări, contestatoarea precizează că aceasta este restrictivă și nu are nicio justificare în condițiile în care chiar autoritatea contractantă menționează în caietul de sarcini că termenul de livrare este de maximum 12 luni de la data primirii comenzii. Dimpotrivă, potrivit celor arătate, restrânge, în mod artificial, concurența, limitând-o, în mod nelegal și fără vreo justificare obiectivă, la acei operatori economici care au un stoc existent la data întocmirii ofertelor, deși, din punct de vedere al caracteristicilor tehnice, produsul ofertat de aceștia din urmă este posibil să nu fie superior produselor pe care le-ar putea oferta, în condiții financiare avantajoase pentru autoritatea contractantă alți operatori care nu au produsul în stoc la momentul depunerii ofertei.

În esență, omologarea poate fi una (I) de tip (reglementată prin Reglementări și Norme Tehnice nr. RNTR 2 din 11 Februarie 2003 în Transporturile Rutiere) sau (II) individuală (reglementată prin Reglementări din 8 decembrie 2005 privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7).

RNTR 2 definesc cerințele pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere la omologarea în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România, sub aspectul siguranței active și pasive, protecției mediului ambiant și protecției drumurilor publice. În același timp, prin omologare individuală (denumită în continuare omologare) RAR atestă că un vehicul îndeplinește individual cerințele constructive și pe cele privind starea tehnică, în conformitate cu RNTR 7.

Așadar, verificarea minuțioasă a condițiilor tehnice este realizată cu ocazia omologării individuale, ceea ce ar aduce un avantaj suplimentar pentru autoritatea contractantă din perspectiva siguranței îndeplinirii de către vehiculul achiziționat a condițiilor de siguranță.

Omologarea individuală este acordată în aceleași condiții autovehiculelor de serie, dar pentru care producătorul nu a aplicat încă pentru obținerea certificării de tip/de serie, solicitată în general de către producători atunci când se dorește vânzarea bunurilor la export.

În egală măsură, în privința unei eventuale justificări referitoare la documentul de lucru al serviciilor Comisiei - „Criteriile UE privind achizițiile publice verzi în domeniul transportului rutier” (SWD (2021) 296), acesta prevede obligația operatorilor economici participanți la procedurile de atribuire de a prezenta certificatul de conformitate, fără însă a impune prezentarea acestuia la momentul întocmirii propunerii tehnice.

Potrivit contestatoarei, cerința nu ar putea fi justificată de autoritatea contractantă nici printr-un pretins risc de pierdere a finanțării europene, prin prisma unei eventuale declarări ca fiind neeligibile a cheltuielilor din motivul nerespectării criteriilor anterior referite (având oricum caracter facultativ potrivit celor arătate), întrucât pentru prevenirea, constatarea și sancționarea neregulilor apărute în obținerea și utilizarea fondurilor externe nerambursabile/rambursabile alocate României prin Mecanismul de redresare și reziliență a fost emis un act normativ special care derogă de la norma generală care guvernează controlul fondurilor europene, prin consecința directă a principiului *specialia generalibus derogant*. Astfel, pentru achizițiile aferente PNRR se aplică prevederile OUG nr. 70/2022 și nu prevederile OUG nr. 66/2011, care, din perspectiva beneficiarilor, implică o diferență majoră constând în aceea că OUG nr. 70/2022, aplicabilă contractelor finanțate din PNRR, nu mai stabilește corecții/ reduceri financiare în caz de nerespectare a

reglementărilor privind achizițiile publice, ci urmărește depistarea neregulilor grave (conflict de interese, corupție și fraudă), a dublei finanțări, a neregulilor în domeniul achizițiilor publice și a neregulilor identificate în legătură cu nerespectarea reglementărilor privind ajutorul de minimis/de stat.

Potrivit legislației în vigoare, certificatul de conformitate se emite după fabricarea produsului (fiind obligatorie includerea datei de fabricație). Or, solicitarea din prezenta procedură de atribuire, de includere în ofertă a unui astfel de certificat, înseamnă că producătorul trebuie să dețină un astfel de vehicul, ceea ce constituie o restricționare a participării la procedura de atribuire a celor care nu au pe stoc nici măcar un asemenea microbuz.

Totodată, contestatoarea arată că autoritatea contractantă a motivat introducerea acestei noi cerințe prin interesul de achiziționare a unui autovehicul cu emisii reduse de CO<sub>2</sub>, autoritatea contractantă invocând instrucțiunile Comisiei Europene, din pagina de internet cu titlul „Green Public Procurement Criteria and Requirements”.

Potrivit informațiilor din documentul emis de Comisia Europeană (CE), în documentația de atribuire se pot introduce cerințe privind emisiile de CO<sub>2</sub>, astfel: TS1. Type - approval CO<sub>2</sub> value:

| Vehicle type       | CO <sub>2</sub> g/km                                                  |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| AI and NI vehicles | Until 31 December 2025: 50 (WLTP <sup>1</sup> ) From 1 January 2026:0 |

Astfel cum se poate constata, cerința impusă de CE se referă la emisiile de CO<sub>2</sub>, iar pentru verificare, ofertantul trebuie să depună certificatul de conformitate. Însă, din acest document al CE nu se cunoaște momentul în care trebuie depus acest certificat.

În punctul de vedere formulat, respectiv în documentația de atribuire din prezenta procedură de atribuire, nu se regăsește nicio cerință privind emisiile de CO<sub>2</sub>. Autoritatea contractantă a pus accent pe depunerea certificatului de conformitate, din care dorește să obțină informații privind puterea motorului (informație existentă, de altfel, în specificațiile tehnice ale vehiculului, întocmite de producător).

Pe de altă parte, cerința CE se referă la emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autovehicule tip MI și NI, în timp ce documentația de atribuire face referire la autovehicule M2/M3. Pentru autovehicule M2/M3, în „EU green

*public procurement criteria for road transport*", nu se regăsește vreo solicitare de verificare a emisiilor de CO<sub>2</sub>, pe baza certificatului de conformitate.

În consecință, contestatoarea apreciază că se impune obligarea autorității contractante la modificarea documentației de atribuire în sensul că certificatul de conformitate (CC) va fi prezentat de către contractant la data livrării microbuzului.

Prin punctul de vedere nr. ...., înregistrat la Consiliu cu nr. ...., autoritatea contractantă a solicitat respingerea contestației ....., ca inadmisibilă, nefondată și neîntemeiată, menținerea algoritmului de punctare la factorul tehnic astfel cum a fost modificat prin măsurile de remediere dispuse, cu precizarea că se va aplica doar în cazul propunerilor tehnice însoțite de un certificat de conformitate M3 clasa B pentru un microbuz similar (deci nu identic cu cel oferat) în urma calificării ofertanților în conformitate cu prevederile criteriului ST2 din documentul SWD(20221) 296 al Comisiei Europene.

Cu privire la criticile ce vizează factorul de evaluare tehnic referitor la puterea motorului, autoritatea contractantă reia apărările formulate în punctul de vedere de la prima contestație depusă de ....., susținând, în continuare, că specificația tehnică pentru puterea maximă a motorului electric, de minim 150 kW nu este restrictivă.

În ceea ce privește criticile contestatoarei legate de cerința tehnică privind prezentarea certificatului de omologare, autoritatea contractantă menționează următoarele:

- în conformitate cu informațiile publicate pe site-ul Registrului Auto Român: *„Omologarea individuală se efectuează pentru vehiculele rutiere prezentate la RAR care se găsesc într-una din următoarele situații: (1) vehicule rutiere utilizate, care nu au mai fost înmatriculate în România. Sunt exceptate vehiculele care dețin omologare europeană de tip, au fost ultima dată înmatriculate într-un stat membru al Uniunii Europene și a căror configurație nu a fost modificată; (2) vehicule rutiere înmatriculate în România, dar la care s-au modificat caracteristicile constructive menționate în CIV; Omologarea individuală se acordă unui vehicul care are un număr de identificare valid, îndeplinește condițiile constructive precizate în RNTR-7 și care a fost declarat admis la verificarea stării tehnice efectuată în baza planului de operații din RNTR-1”.*

- dacă ..... dorește să impună prin contestație prezentarea unui certificat de omologare individuală pentru că autovehiculul comercializat de acesta se găsește în una din situațiile de mai sus înseamnă fără echivoc că acesta dorește să vândă un produs second-hand sau un produs de serie modificat ceea ce evident nu este în intenția autorității

contractante, motiv pentru care a și solicitat de la început în caietul de sarcini prezentarea certificatului de conformitate la livrare;

- modificarea unui produs de serie conduce la pierderea garanției oferite de producător, ceea ce ar afecta grav interesele autorității contractante, motiv pentru care nu poate fi acceptată prezentarea unui certificat de omologare individuală pentru un autovehicul modificat, cu riscul ca, în situația unei probleme tehnice, autoritatea contractantă să nu mai beneficieze de garanția acordată de producător;

- în mod eronat, contestatoarea susține că prevederile din „Criteriile Europene de Achiziție Publică Verde” sunt facultative, în realitate Ghidul de finanțare PNRR C10 precizând, la pagina 24, că: „Pentru investițiile aferente prezentului ghid, fără a lipsi vreuna, trebuie să Țineți seama de criteriile UE de Achiziție Publică Verde (GPP) care au fost dezvoltate pentru a facilita includerea cerințelor ecologice în documentele de achiziție. (...) Precizăm că România se află în proces de a introduce sisteme de monitorizare a implementării GPP la nivel național prin stabilirea unor proceduri specifice care vor fi urmate pentru a colecta informație”;

- în scopul respectării cu strictețe a Ghidului de Finanțare și a cheltuirii fondurilor europene, cu responsabilitate, în deplină concordanță cu Criteriile Europene de Achiziție Publică Verde, autoritatea contractantă a solicitat ca fiecare propunere tehnică să fie însoțită de un certificat de conformitate pentru un microbuz similar cu cel oferat (fără a se cere ca elementele de identificare ale microbuzului - respectiv serie de șasiu, serie motor, culoare, etc. să fie identice cu cele ale microbuzului ce va fi livrat, înțelegându-se prin aceasta că nu e necesar ca microbuzul să fie pe stoc), în scopul verificării și calificării ofertanților cu privire la caracterul nepoluant al microbuzului și verificării efective a specificațiilor tehnice ale microbuzului propus de ofertanți, inclusiv a puterii maxime a motorului electric; în lipsa acestui document este imposibilă aplicarea algoritmului de punctare, dar și certitudinea că propunerea tehnică va avea ca finalitate livrarea unui produs conform;

- din verificările efectuate la toate procedurile menționate în contestație unde s-a solicitat prin caietul de sarcini sau prin răspunsul consolidat la solicitările de clarificări prezentarea unui certificat de conformitate la livrare, contestatorul ..... nu a depus o ofertă deși a participat la proceduri, fapt care generează îngrijorări extrem de serioase

cu privire la conformitatea și siguranța microbuzelor pe care le comercializează;

- contrar susținerilor contestatoarei, achiziția unui microbuz cu certificat de omologare individuală nu este eligibilă, sens în care autoritatea contractantă face trimitere la prevederile Ghidului de Finanțare PNRR C10 potrivit căruia: 11. Eligibilitatea activităților și cheltuielilor, B. Condiții ce trebuie îndeplinite: Mijloacele de transport achiziționate trebuie să fie omologate (de către RAR sau AFER, după caz). Omologarea obligatorie a autovehiculelor achiziționate se face în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) GSR 2019/2144 privind asigurarea siguranței generale a vehiculelor, care va fi pus în aplicare începând cu data de 06.07.2022. Autobuzele, troleibuzele, microbuzele și navele asimilate autobuzelor pentru transportul public pe apă trebuie să fie omologate la momentul efectuării recepției. Tramvaiele pot fi omologate ulterior recepției. Se va asigura respectarea standardelor de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii”.

Prin urmare, în condițiile în care valabilitatea unui certificat de conformitate este neîntreruptă atât timp cât producătorul nu modifică caracteristicile tehnice și de performanță aplicabile tipului respectiv, rezultă fără echivoc că un microbuz modificat artizanal care ar prezenta doar un certificat de omologare individuală nu este eligibil la finanțare și că doar produsele de serie cu omologare de tip însoțite de certificat de conformitate M3 vor fi decontate în cadrul programului PNRR de către Autoritatea de Management, respectiv Ministerul Lucrărilor Publice și Amenajării Teritoriului.

Prin adresa înregistrată la Consiliu cu nr. ...., ..... a înaintat Consiliului, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr. ..., emisă de .... în data de ..., în sumă de ..... lei.

Prin adresa înregistrată la Consiliu cu nr. ...., ..... a înaintat Consiliului, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr. ...., emisă de ..... în data de ....., în sumă de ..... lei.

**Din documentele depuse de părți și din susținerile acestora, Consiliul constată următoarele:**

....., în calitate de autoritate contractantă, a organizat o procedură de licitație deschisă în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „.....”, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. ...., stabilind termenul limită pentru primirea ofertelor la data de ....., ora 15:00 și valoarea estimată, fără TVA, de ..... lei.

Nemulțumită de cerințele documentației de atribuire și respectiv de conținutul măsurilor de remediere nr. .... și a răspunsului consolidat nr. ...., publicate în SEAP sub nr. .... din data de ..... și nr. .... din data de

....., ..... a formulat prezentele contestații, solicitând cele menționate în partea introductivă.

Procedând la analiza contestației ce face obiectul dosarului nr. ...., Consiliul constată că ..... este nemulțumit de factorul de evaluare „Putere sistem de acționare electric”, respectiv de modalitatea de definire a acestui factor de evaluare și ponderea acestuia, apreciind că autoritatea contractantă a creat premisele favorizării unui operator economic.

Potrivit documentației de atribuire, autoritatea contractantă a stabilit criteriul de atribuire: „Cel mai bun raport calitate – preț”, cu următorii factori de evaluare: Prețul ofertei – 40%; Termen de garanție extinsă sistem de acționare electric – 20 %; Garanție extinsă acumulatori – 20 %; Putere sistem de acționare electric – 20 % cu următorul algoritm de calcul: *„Punctajul se va acorda astfel: Putere între 151 – 160 kW – 10 pct.; Putere între 161 – 170 kW – 20 pct. Ofertele care se vor referi la puterea sistemului de acționare mai mică de 150 kW, vor fi declarate neconforme. Ofertele care se vor referi la o putere a sistemului de acționare de 150 kW vor fi punctate cu 0 pct. Pentru ofertele care prezintă o putere a sistemului de acționare mai mare de 170 kW, se acordă punctajul maxim alocat, respectiv 20 puncte”.*

Cu privire la factorul de evaluare contestat, Consiliul constată că autoritatea contractantă a procedat la modificarea algoritmului de punctare al factorului tehnic prin măsurile de remediere nr. .... și răspunsul consolidat nr. ...., astfel:

«Se menține factorul de evaluare – COMPONENTA TEHNICĂ – Putere a sistemului de acționare din cadrul Criteriului de atribuire Raport calitate preț cu pondere 20% și se modifică algoritmul de calcul astfel: Algoritm de calcul nou: Autoritatea contractantă consideră că puterea maximă a sistemului de acționare electric trebuie să fie cel puțin 150 kW și să poată dezvolta un cuplu motor de minim 1200 Nm la maxim 900 rot/min. Punctajul se va calcula astfel: oferta care se va referi la cea mai mare putere maximă a motorului electric va primi punctajul maxim respectiv 20 de puncte, iar ofertele care se vor referi la puteri maxime sub 150 kW vor fi declarate neconforme.

$$\text{Punctajul Obținut} = (\text{Putere ofertată } P(n) - \text{Putere Minimă admisibilă}) \times \text{punctaj maxim acordat (20 puncte)} / (\text{Putere Maximă Ofertată} - \text{Putere minimă admisibilă}),$$

unde Putere (n) reprezintă valoarea puterii maxime a motorului din ofertă pentru care se calculează punctajul; În calculul punctajului Putere

(n) va fi cel mult 170 chiar dacă  $P(n) > 170$  kW. Putere minimă admisibilă, respectiv 150 kW la 900 rotații/minut și Putere maximă ofertată – reprezintă cea mai mare valoare a puterii maxime dintre toate ofertele primite. În calculul punctajului Putere maximă ofertată – reprezintă cea mai mare valoare a puterii maxime dintre toate ofertele primite. În calculul punctajului Putere maximă ofertată va fi cel mult 170 chiar dacă Putere maximă ofertată  $> 170$  kW.

Exemplu de calcul nr. 1: putere maximă ofertată – 168 kW la 900 rotații/minut, Puterea motorului din oferta luată în calcul  $P(n)$  – 153 kW la 900 rotații/minut, Punctajul obținut va fi  $(153-150)*20/(168-150) = 3,33$  puncte. (...) ofertele care se vor referi la puteri maxime ale sistemului de acționare electric mai mic de 150 kW vor fi declarate neconforme, iar conform algoritmului de punctare toate ofertele care prezintă puteri maxime mai mari de 170 kW nu vor fi punctate suplimentar.

Notă: pentru probarea puterii motorului electric toți ofertanții vor prezenta un certificat de conformitate pentru un autovehicul similar cu cel ofertat fără să fie nevoie ca elementele de individualizare (respectiv serie șasiu, culoare, serie motor) să coincidă cu cele ale microbuzelor ce vor fi livrate. Ofertele conforme nu vor fi punctate dacă ofertanții nu pot pune la dispoziție un certificat de conformitate pentru un autovehicul similar cu cel ofertat».

În aceste condiții, constatând că algoritmul de punctare al factorului de evaluare contestat *Putere sistem de acționare electric* a fost modificat prin măsurile de remediere, Consiliul, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (1) și (6) din Legea nr. 101/2016 va respinge contestația formulată de ....., în contradictoriu cu ....., (dosar nr. ....C8/2023), ca rămasă fără obiect.

Procedând la analiza contestației ce face obiectul dosarului nr. ..../2023, Consiliul constată că ..... este nemulțumit de măsurile de remediere nr. .... și de răspunsul consolidat nr. ....., publicate în SEAP sub nr. .... din data de .... și nr. .... din data de ....

Stabilind că actul împotriva căruia contestatoarea și-a îndreptat demersul său de contestare este răspunsul autorității contractante la solicitarea de clarificări/măsurile de remediere, Consiliul urmează a examina legalitatea acestuia, raportat la prevederile legale care reglementează instituția clarificării documentației de atribuire.

Astfel, Consiliul are în vedere următoarele dispoziții legale:

- art. 160 din Legea nr. 98/2016: „(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. (3) Autoritatea contractantă are obligația de a publica răspunsurile însoțite de întrebările aferente la adresa de internet la care sunt disponibile documentele achiziției, indicată potrivit dispozițiilor art. 150 alin. (2), luând măsuri pentru a nu dezvălui identitatea operatorului economic care a solicitat clarificările sau informațiile suplimentare respective”;

- art. 103 din HG nr. 395/2016: „(1) Orice operator economic interesat are dreptul de a solicita clarificări privind documentația de atribuire, în termenul stabilit prin anunțul de participare simplificat. (2) Autoritatea contractantă are obligația de a răspunde, în mod clar, complet și fără ambiguități, până la termenul stabilit în anunțul de participare simplificat. (3) Autoritatea contractantă are obligația de a publica în SEAP răspunsul la solicitările de clarificări fără a dezvălui identitatea solicitanților”.

La analiza fondului cauzei, Consiliul se raportează, pe de o parte, la principiile statuate la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, principii care reprezintă un set de reguli și orientări care servesc drept ghid pentru autoritățile contractante și ofertanții în toate aspectele procesului de achiziții publice. Pentru asigurarea unei concurențe reale și efective, se permite tuturor ofertanților să participe în mod echitabil la procedurile de achiziții publice. Prin urmare, autoritatea contractantă trebuie să asigure un tratament egal al tuturor ofertanților și să împiedice orice discriminare sau favorizare a unui anumit ofertant.

Iar, pe de altă parte, la dispozițiile art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016, conform cărora: *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*), precum și la cele ale art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016: *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 analiza algoritmului de punctare al factorului *Putere sistem de acționare electric*, Consiliul constată că acesta este în consens cu modul

de stabilire a algoritmului de punctare a factorilor de evaluare, prevăzut la art. 32 alin. (2) din HG nr. 395/2016: „Factorii de evaluare a ofertelor, precum și algoritmul de punctare prevăzut la alin. (1) se precizează în mod clar și detaliat în cadrul documentației de atribuire și vor reflecta metodologia de punctare a avantajelor care vor rezulta din propunerile tehnice și financiare prezentate de ofertanți și trebuie să aducă un avantaj real, să nu fie formali și să poată fi urmăriți în cadrul procesului de evaluare a ofertelor și aplicare a criteriului de atribuire”, fiind punctată ofertarea unei puteri superioare (de la 151 kW la 170 kW) celei minime solicitate (150 kW).

Astfel, nu există o disproporție în ceea ce privește modul de punctare a ofertelor așa cum a fost modificat prin măsurile de remediere, respectiv: pentru puterea de 150 kW oferta primește 0 puncte; pentru puterea cuprinsă între 151-169 kW se aplică formula; pentru puterea de 170 kW oferta primește 20 puncte; pentru puterea mai mare de 170 kW oferta primește 20 puncte.

În fapt, contestatorul solicită ca cerinței minime din caietul de sarcini- Putere 150 kW să i se acorde 10 puncte. Însă, o cerință tehnică nu poate fi în același timp considerată minimă și, totodată, să reprezinte un avantaj, deci să i se acorde un punctaj superior valorii 0. Conform regulilor de evaluare a ofertelor, algoritmul de calcul se aplică doar ofertelor conforme.

În speță, autoritatea contractantă acceptă orice ofertă pentru care motorul are minim 150 kW, dar constituie un avantaj pentru achizitor orice motor cu puterea peste valoare de 150 kW. Așadar, algoritmul de punctare reflectă respectarea prevederilor art. 32 alin. (2) din HG nr. 395/2016 - punctarea avantajelor.

Având în vedere cele de mai sus, Consiliul va respinge, ca nefondată, cererea contestatoarei cu privire la modificarea algoritmului de punctare, stabilit de autoritatea contractantă, în cadrul măsurilor de remediere și a răspunsului la clarificări contestate.

Referitor la critica adusă solicitării depunerii certificatului de conformitate în ofertă (așa cum s-a precizat în măsurilor de remediere), Consiliul reține că autoritatea contractantă este interesată de achiziția unui autovehicul cu emisii reduse de CO<sub>2</sub>, autoritatea contractantă invocând instrucțiunile Comisiei Europene, din pagina de internet cu titlul „Green Public Procurement Criteria and Requirements” ([https://green-business.ec.europa.eu/green-public-procurement/gpp-criteria-and-requirements\\_ro](https://green-business.ec.europa.eu/green-public-procurement/gpp-criteria-and-requirements_ro)), secțiunea *Road transport/EU GPP criteria for Road transport* (2021), documentul „COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT- EU green public procurement criteria for road transport”.

Potrivit informațiilor din documentul emis de Comisia Europeană (CE), în documentația de atribuire se pot introduce cerințe privind emisiile de CO<sub>2</sub>, astfel:

TS1. Type-approval CO2 value

Vehicles' type-approval CO2 emissions must not exceed the following values

| Vehicle type                         | CO2 g/km                                                                    |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| All <b>M1</b> and <b>N1</b> vehicles | Until 31 December 2025:<br>50 (WLTP <sup>1</sup> )<br>From 1 January 2026:0 |

L-category vehicles must be battery electric.

Verification:

The tenderer must provide the vehicle's certificate of conformity.

Pe de o parte, Consiliul constată că cerința impusă de CE se referă la emisiile de CO<sub>2</sub>, iar pentru verificare, ofertantul trebuie să depună certificatul de conformitate. Însă, din acest document al CE nu se cunoaște momentul în care trebuie depus acest certificat.

În clarificarea reclamată, respectiv în documentația de atribuire din prezenta procedură de atribuire, nu se regăsește nicio cerință privind emisiile de CO<sub>2</sub>. Autoritatea contractantă a pus accent pe depunerea certificatului de conformitate, dar pentru dovedirea puterii motorului, nu a emisiilor de CO<sub>2</sub>.

Așadar, sub acest aspect, justificarea autorității contractante nu se bazează pe cerințele stabilite de CE.

Pe de altă parte, cerința CE se referă la emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autovehicule tip M1 și N1, în timp documentația de atribuire face referire la autovehicule M3. Pentru autovehicule M3, în „EU green public procurement criteria for road transport”, nu se regăsește vreo solicitare de verificare a emisiilor de CO<sub>2</sub>, pe baza certificatului de conformitate.

Totodată, Consiliul constată că autoritatea contractantă nu a depus niciun document (extras din Ghidul specific) prin care să demonstreze respectarea unei anume condiții.

Așadar, Consiliul nu poate valida argumentele autorității contractante, că ar fi respectat condițiile privind emisiile de CO<sub>2</sub>, având în vedere că cerința tehnică privește prezentarea certificatului de conformitate, din care nu se știe ce informații dorește să obțină.

În speță, Consiliul apreciază că, în soluționarea contestației, pe lângă justificarea motivelor pentru care a ales anumite specificații tehnice, autoritatea contractantă ar fi trebuit să dovedească/probeze și că solicitările sale din cuprinsul clarificărilor contestate sunt în măsură să asigure un cadru concurențial adecvat, ceea ce nu s-a întâmplat.

Scopul cerințelor/specificațiilor tehnice este acela de a permite accesul echipamentelor similare existente pe piață care să satisfacă nivelul de performanță urmărit.

Prin urmare, Consiliul constată că nu există justificări din partea autorității contractante pentru a impune cerințe legate de prezentarea certificatului de conformitate (COC), motivele prezentate de contestatoare au format convingerea Consiliului că, prin eliminarea cerinței, mai sus menționate, se mărește aria de participare la procedură, la aceasta putând participa atât ofertanții care și anterior respectau documentația, cât și cei care o respectă doar în urma acestei modificări.

Având în vedere însă necesitatea documentului în discuție, la înmatricularea autovehiculului, aspect confirmat și de contestator, cerința se impune a fi menținută dar ca obligație la momentul livrării autovehiculului (așa cum arată chiar autoritatea contractantă arată în punctul de vedere), aflată deci în sarcina operatorului economic desemnat câștigător cu care autoritatea contractantă a intrat deja în relație contractuală prin perfectarea contractului și nu ca o condiție de acordare a punctajului, în cadrul criteriului de atribuire.

În situația în care consideră că punerea în aplicare a acestor măsuri de remediere duce la incidența în speță a prevederilor art. 212 alin. (1) lit. d) Legea nr. 98/2016, potrivit căroră: „(1) Autoritatea contractantă are obligația de a anula procedura de atribuire a contractului de achiziție publică/acordului-cadru în următoarele cazuri: d) Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sau instanța de judecată dispune modificarea/eliminarea unor specificații tehnice/cerințe din caietul de sarcini ori din alte documente emise în legătură cu procedura de atribuire astfel încât nu mai poate fi atins în mod corespunzător scopul achiziției, iar autoritatea contractantă se află în imposibilitatea de a adopta măsuri de remediere, fără ca acestea să afecteze principiile achizițiilor publice reglementate la art. 2 alin. (2)”, autoritatea contractantă are obligația anulării procedurii de atribuire în cauză.

Luând în considerare aspectele de fapt și de drept expuse, în temeiul art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite, în parte, contestația formulată de ....., în contradictoriu cu ..... și va anula Nota din cadrul măsurilor de remediere. Va obliga autoritatea contractantă să publice momentul prezentării certificatului de conformitate, conform celor reținute în considerente, în termen de 10

zile de la primirea prezentei decizii și să stabilească noul termen de depunere a ofertelor, în considerarea art. 153 din Legea nr. 98/2016.

Va respinge, ca nefondată, cererea contestatoarei de modificare a algoritmului de calcul aplicat factorului de evaluare Putere sistem de acționare electrică.

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

**CONSILIUL DECIDE:**

Conexează contestațiile formulate de .....

Respinge, ca rămasă fără obiect, contestația formulată de ....., în contradictoriu cu ..... (dosar .../2023).

Admite, în parte, contestația formulată de ....., în contradictoriu cu ..... și anulează Nota din cadrul măsurilor de remediere. Obligă autoritatea contractantă să publice momentul prezentării certificatului de conformitate, conform celor reținute în considerente, în termen de 10 zile de la primirea prezentei decizii și să stabilească noul termen de depunere a ofertelor, în considerarea art. 153 din Legea nr. 98/2016.

Respinge, ca nefondată, cererea contestatoarei de modificare a algoritmului de calcul aplicat factorului de evaluare „Putere sistem de acționare electrică”.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părțile cauzei.

Împotriva prezentei decizii 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.

**PREȘEDINTE,**

.....

**MEMBRU,**

.....

**MEMBRU,**

.....