

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

DECIZIE

Nr. ...

Data: ...

Prin contestația nr. 396/22.12.2023, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 70783/28.12.2023, depusă de ... SRL, cu sediul în ..., înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ..., având CUI RO ..., reprezentată legal prin ... – administrator și convențional prin SCA ..., cu sediul în ..., sediul procesual ales pentru comunicarea actelor de procedură, privind licitația deschisă organizată în vederea atribuirii contractului având ca obiect *Achiziție microbuze nepoluante în scop comunitar în zona rurală ..., județul ..., cod CPV 34114400-3 Microbuze (Rev.2), de COMUNA ..., cu sediul în localitatea ..., ..., județul ..., în calitate de autoritate contractantă, contestatoarea a solicitat admiterea contestației formulate; anularea raportului procedurii înregistrat la autoritatea contractantă cu nr. 9470/14.12.2023, a rezultatului procedurii comunicat prin adresa nr. 9526/18.12.2023, ambele publicate în SEAP la data de 14.12.2023, respectiv 18.12.2023, precum și anularea proceselor - verbale de evaluare ce au stat la baza raportului procedurii; 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 cauză.*

Prin cererea de intervenție nr. 29/11.01.2024, înregistrată la Consiliu cu nr. 2197/15.01.2024, depusă de ... SRL, cu sediul în ..., înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ..., CUI RO..., intervenienta a solicitat admiterea cererii de intervenție formulată, aceasta fiind admisibilă și, respectiv, pe fond, respingerea contestației, ca nefondată, cel puțin în ceea ce privește mențiunile cu privire la neîndeplinirea cerinței privind certificatele ECE, menținând actele atacate.

Contestația și cererea de intervenție vor fi soluționate împreună, având în vedere dispozițiile art. 66 alin. (1), art. 67 alin. (1) și art. 123 alin. (1) C. proc. civ.

CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR,

asupra cauzei de față, constată următoarele:

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația de față, prin care ... SRL critică rezultatul procedurii, respectiv decizia autorității contractante de respingere ca neconformă și inacceptabilă a ofertei sale.

Contestatoarea susține că, prin raportul procedurii, autoritatea contractantă, în urma evaluării propunerilor tehnice, a respins oferta sa ca neconformă în baza art. 137 alin. (3) lit. a) și inacceptabilă în baza art. 134 alin. (5) din HG nr. 395/2016, întrucât propunerea tehnică prezentată și clarificările evidențiate în răspunsurile prezentate nu respectă cerințele caietului de sarcini.

Motivele concrete pentru care oferta a fost respinsă ca neconformă și inacceptabilă sunt următoarele:

(i) În graficul de livrare apar activități care nu fac obiectul proiectului - montajul, parametrizarea și verificarea stației de încărcare. Caietul de sarcini prevede doar livrarea microbuzului, nu și montarea stației de încărcare. Răspunsul ofertantului este neconcludent, iar documentul prezentat nu corespunde cerințelor caietului de sarcini, având faptul că, prin fișa de date, s-a solicitat prezentarea graficului de livrare a produselor, iar prin Formularul de propunere tehnică nr. 10, s-au solicitat informații cu privire la: datele de livrare propuse; livrare în contextul responsabilităților și cerințelor incluse în caietul de sarcini, prin prezentarea activităților și a modalității efective de realizare a acestora pentru a demonstra atingerea obiectivelor asociate contractului și încadrarea în termenul de livrare specificat. Astfel, cerințele minime cu privire la termenul de livrare sunt neîndeplinite;

(ii) Ofertantul a prezentat parțial Certificatele Europene solicitate atât prin caietul de sarcini, cât și prin clarificări. Deși s-au resolicitat clarificări cu privire la acest aspect, ofertantul prezintă doar câte o pagină din fiecare certificat. Având în vedere faptul că, prin caietul de sarcini, punctul 3.4.1.1. Cerințe tehnice minime, s-au solicitat certificările europene ECE - R85, ECE-R13 Tip II, ECE - R100.02, ECE - R122 și ECE R138, cerința minimă este neîndeplinită.

(iii) Ofertantul nu prezintă Certificatele ECE - R85, ECE-R13 Tip II, ECE - R100.02, ECE R122 și ECE - R138 solicitate prin caietul de sarcini din care să reiasă conformitatea echipamentelor cu normele europene pentru autovehiculul ofertat categoria M3. Astfel, din certificatele prezentate parțial, reies următoarele:

- Certificat ECE - R85 - echipamentul funcționează minimum 30 de minute la o putere constantă de minim 60 kW - a fost prezentată 1 pagina din 3 - din certificatul prezentat nu reiese dacă acesta este normat pentru categoria de vehicul ofertat și nici puterea maximă pentru care este omologat acest motor;

- Certificat ECE-R13 Tip II - a fost prezentată 1 pagina din 11 - este prezentat privind sistemul de frânare prezentat pentru categorie vechiul N2, însă vehiculul ofertat este categoria M3;

- Certificat ECE - R100.02 - privind circulația echipamentelor electrice pe drumurile publice - a fost prezentată 1 pagina din 4 - din certificat reiese omologarea pentru categoriile de vehicule N2, M2, însă vehiculul ofertat este categoria M3;

- Certificat ECE - R122 - privind sistemul de încălzire pentru vehiculele din categoria M, N, O - a fost prezentată 1 pagina din 4 - din certificat reiese omologarea pentru categoriile de vehicule N2, M2, însă vehiculul ofertat este categoria M3;

- Certificat ECE - R138 - privind sistemul de avertizare al pietonilor (AVAS) - a fost prezentată 1 pagina din 6 - din certificat reiese omologarea pentru categoriile de vehicule N2, M2, însă vehiculul ofertat este categoria M3;

(iv) Ofertantul nu a prezentat traduceri autorizate conforme ale certificatelor parțiale prezentate, întrucât traduceri prezentate nu includ la finalul documentelor formula de certificare a traducătorului, așa cum prevede legislația specifică.

În raport de motivele reținute de către autoritatea contractantă pentru respingerea ofertei sale ca neconformă și inacceptabilă, consideră că se impune anularea rezultatului procedurii.

Apreciază că, față de modul în care autoritatea contractantă a formulat cerințele tehnice în cuprinsul documentației publicate, respectiv față de conținutul ofertei sale, dar și de clarificările aduse la solicitarea autorității contractante, oferta este pe deplin corespunzătoare documentației de atribuire.

Invocă art. 3 alin. (1) lit. z) din Legea nr. 98/2016, art. 20 alin. (2) din HG nr. 395/2016.

În ceea ce privește oferta, invocă dispozițiile art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016 și art. 137 alin. (3) lit. a) din HG 395/2016.

Relevante în susținerea contestației sunt considerate și dispozițiile art. 134 alin. (5) și (6) din HG 395/2016.

a. Cu privire la primul motiv de respingere a ofertei - graficul de livrare, susține că, prin răspunsul la solicitarea de clarificări, a comunicat autorității contractante, cu privire la graficul de livrare, faptul că graficul anexat explică etapele derulării activității de livrare, mai exact de la semnarea contractului, livrarea stației de încărcare, activitățile de suport, livrarea microbuzului, recepția și punerea în funcțiune a acestuia și instruirea personalului.

Simplul fapt că în graficul de livrare este inserată, cu o lună înainte de termenul de livrare a vehiculului, activitatea de livrare a stației de încărcare, nu poate atrage respingerea ofertei ca neconformă ori inacceptabilă, în condițiile în care activitatea de livrare a stației de încărcare nu împieteează în vreun fel respectarea termenului maxim de

livrare a vehiculului electric, impus cu titlu de cerință minimală și obligatorie.

În acest sens este și practica Consiliului, care a reținut cu privire la ofertarea unei stații de încărcare ce nu fusese solicitată de către autoritatea contractantă faptul că aceasta nu poate fi calificată ca fiind o neconformitate, ci constituie o caracteristică superioară a ofertei, care nu poate conduce la respingerea acesteia, ci dimpotrivă, îi confirmă conformitatea tehnică.

b. Referitor la cel de-al doilea motiv de respingere a ofertelor - prezentarea certificatelor de omologare, sub un prim aspect, contestatoarea menționează că, prin răspunsul la solicitarea de clarificări, au fost retransmise certificatele solicitate, în traducere autorizată, în forma prevăzută de regulamentele europene ce reglementează fiecare tip de certificat (în acest sens, modelul fiecărui tip de certificat din cele în discuție este reprodus în Anexa 1 a fiecărui regulament european).

Susține că a prezentat certificatele de omologare, reprezentând, în accepțiunea regulamentelor europene, comunicarea de omologare. Acesta este un document public și reprezintă în accepțiunea legislației europene certificatul de omologare.

Așadar, în condițiile în care prin documentația de atribuire s-au solicitat exclusiv certificatele enumerate anterior, iar nu întreaga documentație ce a stat la baza eliberării acestora, din această perspectivă cerința a fost pe deplin respectată, certificatele prezentate (și care se regăsesc în anexa 5 la prezenta contestație) fiind conform modelelor cuprinse în Anexa la regulamentele europene.

Sub un al doilea aspect, referitor la susținerea potrivit căreia nu prezintă Certificatele ECE - R85, ECE-R13 Tip II, ECE - R100.02, ECE - R122 și ECE - R138 solicitate prin caietul de sarcini din care să reiasă conformitatea echipamentelor cu normele europene pentru autovehiculul oferat categoria M3, societatea contestatoare consideră că motivul de respingere a ofertei este nefondat.

Astfel, toate certificatele enumerate atestă faptul că vehiculele îndeplinesc cerințele de omologare. Certificatul R85 se acordă pentru motor în sine (puterea motorului) și nu este condiționat de apartenența vehiculului la o anumită categorie (N, M). Acest certificat atestă că motorul are o anumită putere. Un motor omologat se poate monta pe orice vehicul, fie N2, fie M3. Niciodată un certificat conform R85 nu specifică pe ce categorie de vehicul se montează motorul. Producătorul motorului omologhează motorul din punct de vedere al puterii maxime.

Celelalte certificate sunt pentru vehicule: R13 - frânare / R100 Siguranță electrică / R10 compatibilitate electromagnetică / R138 Vehicule silențioase. Acestea atestă îndeplinirea cerințelor de omologare pentru tipul de vehicul. Tipul de vehicul este o definiție largă și cuprinde

mai multe categorii, variante, versiuni care au aceeași definiție tehnică din punct de vedere al cerințelor unui regulament specific.

În egală măsură, punctează că un vehicul de bază N2 poate fi transformat într-un vehicul final M3. Deoarece N2 are masa maximă între 3.500 și 12.000 kg, iar M3 masa maximă peste 5.000 kg. Deci se vede clar ca un vehicul inițial N2 poate fi convertit în M3.

Astfel, și certificatele emise pentru N2 inițial (stadiul 1) se aplică și pentru M3, iar mențiunea M3 este una pur formală, aceasta deoarece cerințele N2 sunt mai stricte decât M3. Din acest motiv, transformarea N2 în M3 implică doar o simplă formalitate, fără teste de verificare a îndeplinirii condițiilor.

Aspectele învederate anterior în susținerea îndeplinirii cerinței au fost comunicate autorității contractante și prin răspunsurile la solicitările de clarificare transmise ulterior depunerii ofertei, astfel încât nu se poate reține faptul că nu ar fi răspuns solicitărilor de clarificare sau că ar fi formulat răspunsuri neconcludente, așa cum în mod eronat se arată în raportul procedurii și în comunicarea rezultatului procedurii.

Nu în ultimul rând, față de considerentele arătate anterior, apreciază că susținerea conform căreia certificatele înaintate nu fac dovada îndeplinirii cerințelor din caietul de sarcini pentru considerentul că în cuprinsul acestora nu este inserată mențiunea „M3” (formală, potrivit celor arătate), ar echivala cu o cerință restrictivă, de natură că conducă la restrângerea nejustificată a concurenței, prin favorizarea exclusiv a operatorilor economici care ar deține în stoc vehiculele oferite (aspect cu privire la care practica Consiliului este unanimă în a dispune anularea documentațiilor de atribuire și remedierea acestora prin înlăturarea cerinței ce impune depunerea odată cu oferta tehnică a certificatelor de omologare pentru vehicule identice).

Pentru toate aceste motive, solicită Consiliului să constate nelegalitatea și netemeinicia și a celui de-al doilea motiv invocat de autoritate pentru respingerea ofertei sale.

c. Referitor la cel de-al treilea motiv de respingere a ofertei - traducerile autorizate, contestatoarea afirmă că motivul de respingere este nefondat, autoritatea contractantă realizând o confuzie între traducerile autorizate (pe care le-a solicitat prin documentația de atribuire și inclusiv prin solicitările de clarificare) și traducerile legalizate, la care se referă textul de lege indicat în cuprinsul actelor contestate.

Traducerea autorizată este o traducere validă și exactă a unui text sau a unui document scris dintr-o limbă străină în limba română și invers, care poartă semnătura și ștampila traducătorului autorizat.

Astfel, potrivit chiar solicitărilor de clarificare, autoritatea contractantă a solicitat depunerea documentelor în limbă străină în traducere autorizată, solicitare căreia ... i s-a conformat, transmitând documentele în traducere în limba română, purtând semnătura și

ștampila traducătorului autorizat, însoțite de autorizația nr. 23951 care atestă calitatea de traducător autorizat a semnatarului traducerii.

Certificarea traducerii la care face referire autoritatea contractantă în cuprinsul actelor contestate se realizează doar în ipoteza unei traduceri legalizate de notarul public. De altfel, însuși temeiul de drept invocat în susținerea motivului de respingere este inaplicabil, acesta având în vedere traducerile destinate legalizării de către notarii publici.

Or, nicăieri în cuprinsul documentației de atribuire și nici chiar al solicitărilor de clarificare, nu s-a impus ofertantului obligația de a înainta documentele în traducere legalizată.

Astfel fiind, solicită Consiliului să constate nelegalitatea și a acestui ultim motiv de respingere a ofertei sale ca neconformă și inacceptabilă.

Pentru toate aceste motive, solicită admiterea contestației astfel cum a fost formulată.

Prin adresa nr. 3/03.01.2024, înregistrată la Consiliu cu nr. 355/04.01.2024, Comuna ... transmite punct de vedere, solicitând respingerea contestației ca nefondată și continuarea procedurii de atribuire în sensul finalizării legale a acesteia.

Susține că, în urma evaluării propunerilor tehnice, comisia de evaluare a respins oferta contestatoarei ca neconformă în baza art. 137 alin. (3) lit. a) și inacceptabilă în baza art. 134 alin. (5) din HG nr. 395/2016.

Astfel, în conformitate cu art. 215 alin. (1) și alin. (2) lit. b) din Legea nr. 98/2016, autoritatea contractantă afirmă că a comunicat motivele concrete pentru care oferta a fost declarată neconformă și inacceptabilă, reiterate în cuprinsul contestației.

Un prim motiv este că graficul de livrare prezentat nu corespunde cerințelor caietului de sarcini, întrucât apar activități care nu fac obiectul proiectului precum montajul, parametrizarea și verificarea stației de încărcare.

Cu privire la acest aspect, autoritatea contractantă arată că a solicitat clarificări prin adresa nr. 7018/17.10.2023, cu privire la graficul de livrare a produselor prezentat în cadrul răspunsului la prima solicitare de clarificări: activitatea de livrare stații de încărcare căreia i-a fost alocată 1 lună și perioada din prima lună 1 până în luna a 6-a în care nu este prevăzută a se realiza nicio activitate.

Este redat răspunsul ofertantei.

Astfel, subliniază că livrarea stației este o activitate ofertată care a fost prevăzută în obiectul contractului.

Astfel, răspunsul este neconcludent, iar documentul prezentat nu corespunde cerințelor caietului de sarcini.

Invocă art. 123, art. 124 și 137 din HG nr. 395/2016.

Ofertarea unui produs suplimentar față de obiectul achiziției reprezintă o propunere tehnică neadecvată obiectului achiziției.

Contrar celor susținute de contestatoare, achizitoarea susține că includerea în ofertă a unui element în plus nu constituie un avantaj suplimentar, iar ofertarea unei stații în plus, ofertare pe care și-o asumă și ofertantul, nu reprezintă o caracteristică tehnică superioară a ofertei, întrucât stația de reîncărcare nu face parte din obiectul contractului, nefiind un produs solicitat prin documentația de atribuire.

Cu atât mai mult, cu cât termenul de livrare a constituit și un factor de evaluare, factor ce nu ar fi putut fi calculat, întrucât graficul prezentat nu corespunde obiectului contractului.

Al doilea motiv de respingere privește prezentarea parțială a Certificatelor Europene solicitate atât prin caietul de sarcini, cât și prin clarificări. Deși s-au resolicitat clarificări cu privire la acest aspect, a prezentat doar câte o pagină din fiecare certificat. Prin clarificări s-a solicitat prezentarea certificatelor, așa cum a menționat, nefiind solicitată documentația care a stat la baza emiterii acestora.

Al treilea motiv de respingere îl constituie neprezentarea Certificatelor ECE - R85, ECE-R13 Tip II, ECE - R100.02, ECE - R122 și ECE - R138 solicitate prin caietul de sarcini din care să reiasă conformitatea echipamentelor cu normele europene pentru autovehiculul ofertat categoria M3.

Astfel, din certificatele prezentate parțial, reies următoarele:

- Certificat ECE - R85 - echipamentul funcționează minimum 30 de minute la o putere constantă de minim 60 kW - a fost prezentată 1 pagina din 3 - din certificatul prezentat nu reiese dacă acesta este normat pentru categoria de vehicul ofertat și nici puterea maximă pentru care este omologat acest motor;

- Certificat ECE-R13 Tip II - atestă conformitatea echipamentului cu normele europene aferente sistemului de frânare - a fost prezentată 1 pagina din 11 - este prezentat în referire la sistemul de frânare prezentat pentru categorie vechiul N2, însă vehiculul ofertat este categoria M3;

- Certificat ECE - R100.02 - privind circulația echipamentelor electrice pe drumurile publice - a fost prezentată 1 pagina din 4 - din certificat reiese omologarea pentru categoriile de vehicule N2, M2, însă vehiculul ofertat este categoria M3;

- Certificat ECE - R122 - privind sistemul de încălzire pentru vehiculele din categoria M, N, O - a fost prezentată 1 pagina din 4 - din certificat reiese omologarea pentru categoriile de vehicule N2, M2, însă vehiculul ofertat este categoria M3;

- Certificat ECE - R138 - privind sistemul de avertizare al pietonilor (AVAS) - a fost prezentată 1 pagina din 6 - din certificat reiese omologarea pentru categoriile de vehicule N2, M2, însă vehiculul ofertat este categoria M3.

Cele trei categorii de vehicule sunt reglementate de:

1. Directiva 2007/46/CE A Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007, PARTEA A, Criterii pentru clasificarea vehiculelor, 1. Categoriile de vehicule. Sunt redată categoriile de vehicule.

2. Ordinul 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. Sunt redată categoriile de vehicule.

Așadar, așa cum a menționat în fișa tehnică a microbuzului oferat, acesta se încadrează în categoria M3, având o masă maximă autorizată sau masa maximă tehnic admisibilă de 6.500 kg. Conform certificatelor prezentate, sistemele sunt omologate pentru categorii de vehicule distincte precum N2 și M2.

În concluzie, din textele sus menționate, rezultă că autovehiculele din categoria M3, solicitată în cadrul documentației de atribuire, sunt destinate transportului de pasageri (adică de persoane), iar autovehiculele din categoria N3, sunt destinate transportului de mărfuri, iar diferența între categoriile M și M3 este dată de masa maximă a acestora. Astfel, sunt categorii distincte, pentru autovehicule cu caracteristici tehnice distincte.

Astfel, din certificatele prezentate, nu reiese faptul că sistemele certificate prin aceste documente pot fi montate pe vehicule de categoria M3, astfel cum este încadrat microbuzul oferat ... conform propunerii tehnice prezentate. Cerința minimă este neîndeplinită.

Faptul că cerințele de omologare pentru categoria N2 și M2 sunt „mai dure”, nu înseamnă că aceste certificate sunt conforme și pentru vehicule M3, iar nicăieri în cuprinsul acestora sau în explicațiile/dovezile ofertantului, nu se face referire faptul că acestea sunt transmisibile între categorii diferite de vehicule. Ofertantul avea dreptul să prezinte orice dovadă considera concludentă pentru a demonstra cele susținute, adițional îndrumării autorității contractante să consulte regulamentele europene on-line.

Menționează că Anexa6 atașată contestației nu a fost prezentată în cadrul ofertei tehnice și nici în cadrul răspunsului la clarificări. Prin documentul prezentat și prin explicațiile aduse, însăși contestatoarea subliniază diferențele dintre vehiculele de categorie N2 și M3. Indică și Regulamentul 14, care de asemenea subliniază diferențele între vehicule de categoria M3 și N2.

Aspectul cu privire la certificatele ECE este relevant, întrucât înmatricularea autovehiculului la Registrul Auto Român depinde de prezentarea documentelor care declară că autovehiculul respectă standardele CE, pentru clasa acestuia, iar absența acestora conduce în cele din urmă la imposibilitatea înmatriculării autoturismului.

Contestatoarea susține faptul că „inserarea (în certificate) a mențiunii „M3” este formală”, că „transformarea N2 în M3 implică o simplă formalitate,

fara teste de verificare a îndeplinirii condițiilor", „certificatele emise pentru N2 inițial (stadiul 1) se aplica și pentru M3", însă pe de-o parte nu aduce dovezi legitime în sprijinul celor declarate, iar pe de cealaltă parte recunoaște faptul că „cerințele N2 sunt mai stricte decât M3", astfel subliniază că există cerințe diferite pentru obținerea certificărilor pentru diferite categorii de autovehicule.

Din Regulamentul nr. 13 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEEONU) - Cerințe uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M, N și O în ceea ce privește frânarea [2016/194], reiese fără echivoc faptul că omologarea se realizează avându-se în vedere categoria vehiculului, iar M2, M3, N și O sunt categorii distincte, astfel și certificatul obținut este corelat cu categoria autovehiculului pentru care a fost solicitat.

Mențiunea din cuprinsul contestației „apreciem că a susține faptul că certificatele înaintate de ... nu fac dovada îndeplinirii cerințelor din caietul de sarcini pentru considerentul că în cuprinsul acestora nu este inserată mențiunea M3 (formală, potrivit celor arătate), ar echivala cu o cerință restrictivă" este tardivă și nefondată, întrucât operatorul economic avea dreptul să conteste cerințele caietului de sarcini, drept pe care nu și l-a exercitat în termenele legale.

În documentația de atribuire, nu s-a impus ofertanților nicio categorie auto, în speță M3. Solicitarea ca autovehiculul oferat să dețină certificări europene este îndreptățită, chiar imperativă întrucât acestea demonstrează că vehiculul sau componenta auto respectă reglementările UE/ECE relevante și pot fi vândute în UE. Omologarea UE de tip este obligatorie pentru vehicule în ansamblu, precum și pentru o serie de sisteme și componente auto. Întrucât contestatoarea a oferat un vehicul categoria M3, așa cum reiese din propunerea sa tehnică, este evident că și certificările prezentate trebuie să fie corelate cu categoria vehiculului oferat.

Un al patrulea motiv de respingere este legat de neprezentarea traducerilor autorizate conforme ale certificatelor parțiale prezentate, întrucât traducerile prezentate nu includ la finalul documentelor formula de certificare a traducătorului, cum prevede legislația specifică.

Astfel, din Regulament, reiese faptul că o traducere autorizată este acea traducere ce poartă semnătură și ștampila traducătorului acreditat de Ministerul Justiției, iar la finalul traducerii acesta aplică o formulă de certificare, prin care confirmă calitatea traducerii și conformitatea acesteia cu documentul original.

Traducerile prezentate sunt însoțite de semnătura și ștampila traducătorului acreditat de Ministerul Justiției, însă la finalul traducerii nu este înscrisă formula de certificare.

În concluzie, în baza art. 127 alin. (1) lit. a), b), i) și j) coroborat cu art. 134 alin. (1) din HG nr. 395/2016, comisia de evaluare și-a îndeplinit atribuțiile.

Prin urmare, autoritatea contractantă, prin comisia de evaluare, consideră că a respectat în totalitate obligațiile în ceea ce privește respectarea conținutului documentației de atribuire, prevederile și principiile care guvernează procedurile de achiziție publică.

Atașat punctului de vedere, cu adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 355/04.01.2024, Comuna ... a depus dosarul achiziției și documentele necesare soluționării cauzei.

Prin cererea de intervenție nr. 29/11.01.2024, înregistrată la Consiliu cu nr. 2197/15.01.2024, ... SRL a solicitat admiterea cererii de intervenție formulată, aceasta fiind admisibilă și, respectiv, pe fond, respingerea contestației, ca nefondată, cel puțin în ceea ce privește mențiunile cu privire la neîndeplinirea cerinței privind certificatele ECE, menținând actele atacate.

Intervenienta invocă regulamentele aplicabile și susține că vehiculele din categoria M3 necesită testări suplimentare față de vehiculul din categoria M2. În vederea obținerii ECE – R13 pentru vehicul categoria M3, trebuie efectuat suplimentar față de certificarea pentru vehicul categoria N2 și tipul de încercare II sau se supune unei alte testări IIA, tip de încercare la care nu sunt suspuse vehiculele din categoria M2 și N2.

Sunt redată extrase din regulamentele aplicabile.

Din examinarea materialului probator administrat, aflat la dosarul cauzei, Consiliul reține următoarele:

În vederea atribuirii contractului având ca obiect *Achiziție microbuze nepoluante în scop comunitar în zona rurală ..., județul ..., cod CPV 34114400-3 Microbuze (Rev.2), COMUNA ..., în calitate de autoritate contractantă, a inițiat procedura de licitație deschisă, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. CN.../ 28.07.2023.*

Din informațiile anunțului de participare amintit, s-a reținut că valoarea estimată a contractului de furnizare este de 1.230.675,00 lei, fără TVA, criteriul de atribuire este cel mai bun raport calitate-preț, iar data limită de depunere a ofertelor a fost stabilită pentru 11.09.2023, ora 15:00.

Nemulțumită fiind de rezultatul procedurii de atribuire, ... SRL a depus contestația în analiză, solicitând cele precizate în partea introductivă a deciziei.

Contestatoarea a constituit cauțiunea în sumă de 24.613,50 lei, conform art. 61¹ alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, fiind depusă la dosar recipisa de consemnare nr. 209830527/1, eliberată de CEC Bank - Sucursala Victoria, la data de 03.01.2024.

În soluționarea cauzei, Consiliul are în vedere că, după depunerea contestației ... SRL, înregistrată la Consiliu sub nr. 70783/28.12.2023, ... SRL a formulat cererea de intervenție înregistrată la Consiliu cu nr. 2197/15.01.2024.

Cu privire la admiterea în principiu a cererii de intervenție formulată de ... SRL, Consiliul are în vedere că, în ceea ce o privește pe intervenientă, interesul acesteia este evident în condițiile în care oferta sa este declarată câștigătoare în cadrul procedurii de atribuire, conform raportului procedurii nr. 9470/14.12.2023, motiv pentru care, în conformitate cu art. 64 Cod procedura civilă, încuviințează în principiu cererea de intervenție formulată de ... SRL și o califică drept accesorie, în condițiile în care intervenția vizează menținerea ca fiind temeinice și legale a actelor autorității contractante.

În raport de dispozițiile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016 care stipulează că „Până la soluționarea contestației de către Consiliu, operatorii economici interesați să participe la procedura de atribuire, respectiv, după caz, operatorii economici participanți la procedura de atribuire pot formula cerere de intervenție voluntară în litigiu, potrivit prevederilor Legii nr. 134/2010 privind Codul de procedură civilă, republicată, cu modificările ulterioare, în termen de 10 zile de la data publicării în SEAP a contestației. În cazul procedurilor a căror inițiere nu se realizează prin publicare în SEAP, termenul de 10 zile se calculează de la data comunicării contestației”, Consiliul constată că cererea de intervenție, transmisă prin e-mail la data de 12.01.2024, este formulată în termenul legal, contestația fiind publicată în SEAP în datele de 04.01.2024 și 08.01.2024.

În conformitate cu prevederile art. 67 din Codul de Procedură Civilă, coroborat cu cele ale art. 68 din Legea nr. 101/2016, Consiliul va analiza cererea de intervenție ... SRL, împreună cu contestația formulată de ... SRL.

Analizând contestația, Consiliul constată că aceasta este îndreptată împotriva deciziei de respingere ca neconformă și inacceptabilă a ofertei ... SRL.

Motivele de respingere au fost comunicate cu adresa nr. 9526/18.12.2023, redată și în cuprinsul contestației.

Se reține că, pe parcursul evaluării ofertelor, anterior luării deciziei de respingere a ofertei, autoritatea contractantă a adresat o serie de clarificări operatorului economic.

Prin adresa nr. 6709/03.10.2023, s-au solicitat următoarele:

1. Clarificați perioada de garanție oferită întrucât în cadrul ofertei tehnice, secțiunea Specificații microbuz - ați specificat garanția pe o perioadă de 8 ani de la data procesului verbal de recepție, iar la secțiunea 3.5.1. Cerințe privind asigurarea service-ului și garanția - ați specificat că durata perioadei de garanție este de 7 ani de la data procesului verbal de recepție;

2. Indicați unde se regăsește în cadrul propunerii tehnice graficul de livrare a produselor, așa cum a fost solicitat în Caietul de sarcini;

3. Prezentați declarație de conformitate UE, în original, dar și tradusă autorizat în limba română, semnată de producător, din care să rezulte că produsul oferit respectă cerințele UE.

4. Cu privire la Certificatele Europene prezentate:

- Certificat ECE - R85 - echipamentul funcționează minim 30 de minute la o putere constantă de minim 60 kW - nu s-a prezentat traducerea în limba română. Certificatul în limba spaniolă/engleză nu este prezentat integral. Nu este prezentat documentul informativ aferent certificatului. Din certificatul prezentat nu reiese categoria de vehicul pentru care este normat echipamentul.

- Certificat ECE-R13 Tip II - este prezentat privind sistemul de frânare prezentat pentru categorie vechiul N2. Certificatul original nu este prezentat integral. Nu este prezentat documentul informativ aferent certificatului;
- Certificat ECE - R100.02 - privind circulația echipamentelor electrice pe drumurile publice - prezentat pentru categorie vechiul N2, M2. Certificatul original nu este prezentat integral. Nu este prezentat documentul informativ aferent certificatului;
- Certificat ECE R122 privind sistemul de încălzire pentru vehiculele din categoria M, N, O - prezentat pentru categorie vechiul N2, M2. Certificatul original nu este prezentat integral. Nu este prezentat documentul informativ aferent certificatului;
- Certificat ECE - R138 - privind sistemul de avertizare al pietonilor (AVAS) - prezentat pentru categorie vechiul N2, M2. Certificatul original nu este prezentat integral. Nu este prezentat documentul informativ aferent certificatului;

Justificati omisiunile mentionate.

5. Întrucât certificatele ECE prezentate sunt pentru componente aferente vehiculelor de categorie N2, M2, clarificați cum certifica acestea conformitatea echipamentelor cu normele europene pentru autovehiculul ofertat categoria M3 -

6. Clarificați perioada de valabilitate a certificatelor ECE prezentate.

7. Prezentați traducerea integrală autorizată a Certificatelor ECE.

8. Întrucât din Certificatul ECE - R85 reiese că este pentru marca de motor DanaTM4, prezentați document justificativ, asumat de producător și tradus autorizat în limba română - dacă este cazul, din care să reiasă că motorul electric component al produsului ofertat ..., M3 - Clasa B este marca Dana TM4.

9. Clarificați motivul pentru care ați prezentat specificațiile tehnice pentru stație reincarcare de 22kwf cu 1 conector.

10. Prezentați certificarea din partea traducătorului autorizat a tuturor traducerilor prezentate.

Ofertanta a răspuns astfel:

Ad 1. Confirmam că garanția acordată este de 8 ani. La punctul 3.5.1 s-a specificat 7 ani dintr-o eroare de tehnoredactare.

Ad. 2 . Referitor, la graficul de livrare, acesta a fost prezentat într-o anexă separată, care nu s-a scanat în faza de pregătire a ofertei, dintr-o eroare a aparatului de scanare. Fără a considera că modificăm oferta, prezentăm anexat graficul de livrare.

Ad. 3 Prezentăm anexat declarații și certificate de conformitate pentru un vehicul similar. Pentru vehiculul efectiv, ce se dorește a se livra în acest contract vom prezenta la momentul livrării documentele respective personalizate pe seria respectivă de sasiu.

Ad. 4. Prin Caietul de sarcini s-au cerut certificatele respective și nu documentația completă de omologare pentru toate regulamentele solicitate.

Noi am prezentat certificatul de omologare, adică comunicarea de omologare. Acesta este un document public și acesta reprezintă în accepțiunea legislației europene certificatul de omologare. Celelalte anexe din documentația completă de omologare sunt strict confidențiale.

Noi am respectat cerințele caietului de sarcini și am prezentat certificatele de omologare, adică comunicările de omologare.

Pentru reg 85 prezentăm anexat traducerea în română

Ad 5. În legislația Europeană de omologare condițiile pentru M2 sunt mult mai stricte și mai dificile decât pentru M3. De fapt, în ceea ce privește exigenta condițiilor de omologare ordine este M1 (cele mai dure) - M2 - M3 (mai permissive).

În aceste condiții certificatele emise pentru vehicule M2 sunt acoperitoare și pentru vehiculele M3.

Ad 6. Conform Acordului de la Geneva din 1958, certificatele de omologare rămân valabile indefinit. Acestea pot să nu mai fie acceptate de anumite țări doar în situația în care se modifică cerințele tehnice, dar aceasta nu e cazul în situația noastră.

Ad. 7. În oferta tehnică a fost prezentată traducerea certificatelor - paginile 36-42, cu excepția celui aferent Regulamentului 85, care dintr-o eroare de scanare nu s-a atașat.

Atașăm traducerea certificatului de omologare conform Reg 85.

Ad. 8. Confirmam că motorul ofertat este DANA TM4 așa cum este precizat în certificatul de omologare atașat, conform reg 85 CEE-ONU. DANA TM4 este denumirea comercială a respectivului motor. Acest aspect va putea fi verificat la livrarea microbuzului, dacă oferta noastră va fi declarată castigatoare.

Ad. 9. In oferta noastra tehnica am prezentat statia de incarcare cu titlu informativ, pentru a demonstra Autoritatii contractante faptul ca exista disponibila statie de incarcare compatibila cu microbuzul.

Ad. 10. Traducerile autorizate sunt confirmate de stampila traducătorului autorizat prezente pe fiecare pagina. Aceasta stampila este emisa de Ministerul Justitiei si confirma autorizarea traducătorului. Ne exprimam speranta ca intrebarea dumneavoastra nu este tendentioasa, pentru ca in caz contrar suntem pusi intr-o situatie foarte neplăcută in rezolvarea careia vom solicita interventia organelor in drept.

În urma analizării răspunsului, achizitoarea revine cu o nouă clarificare nr. 7018/17.10.2023, astfel:

1. Clarificați următoarele aspecte cu privire la graficul de livrare a produselor prezentat in cadrul răspunsului la solicitarea de clarificari: activitatea de livrare statii de incarcare careia i-a fost alocata 1 lună și perioada din luna 1 in luna a 6-a in care nu este prevăzută a se realiza nici o activitate.

2. Cu privire la Certificatele Europene prezentate:

- Certificat ECE - R85 - ati prezentat 1 pagina din 3.
- Certificat ECE-R13 Tip II - ati prezentat 1 pagina din 11;
- Certificat ECE - R100.02- ati prezentat 1 pagina din 4;
- Certificat ECE - R122 - ati prezentat 1 pagina din 4;
- Certificat ECE - R138 - ati prezentat 1 pagina din 6.

Asa cum ati mentionat, aceste certificate au fost solicitate prin caietul de sarcini, parte componenta a documentației de atribuire. Astfel, solicitarea de a le prezenta integral nu se refera la documentația care a stat la baza emiterii acestora. Revenim cu solicitarea din caietul de sarcini de a prezenta integral (toata paginile) certificatele solicitate, traduse autorizat în limba română.

3. Revenim cu solicitarea de a clarifica de unde reiese din Certificatul ECE - R85 prezentat in cadrul răspunsului la solicitarea de clarificari in limba romana, categoria de vehicul pentru care este normat motorul, respectiv daca acest motor deține aprobarea in conformitate cu Regulamentul 85 pentru a fi utilizat la vechiule categoria M3.

4. Conform legislației europene, Directiva 2007/46/CE și a Registrului Auto Român, definirea categoriilor de omologare, respectiv categoriile M și N se referă la o clasificare a tipurilor de vehicule in funcție anumite caracteristici tehnice.

Astfel, va resolicităm să clarificați în mod concret modalitatea in care certificatele ECE prezentate pentru componente aferente vehiculelor de categorie N2 (Autovehicule pentru transportul mărfurilor) si M2 (vehicule care au o masă maximă care nu depășește 5 tone), atestă conformitatea echipamentelor pentru autovehiculul ofertat categoria M3 - ..., un autovehicul conceput și construit în principal pentru transportul persoanelor și al bagajelor acestora cu o masa maximă care depășește 5 tone.

5. Cu privire la certificarea din partea traducătorului autorizat a tuturor traducerilor prezentate, revenim cu completări la solicitarea adresata: conform legislației in vigoare, traducerile autorizate includ la finalul fiecărui document următoarele: semnătură, stampila și formula de certificare. Astfel, va resolicităm să prezentați traducerile autorizate care la sfârșit au înscrisă formula de certificare a traducerii.

Ofertanta a oferit următorul răspuns:

Ad 1. In graficul de livrare sunt precizate doar activitatile care se executa cu implicarea Autoritatii contractante, deoarece se refera strict la livrarea mașinilor. Livrarea se efectueaza printr-o acțiune comuna ... cu Autoritatea contractanta. In perioada din luna 1 pana in luna 6 se executa activitati specifice numai ..., premergătoare livrării si in care nu este implicate Autoritatea contractanta - respectiv fabricare vehicul, fabricare statii incarcare, verificări si teste interne. Statia de incarcare este prevăzută a se livra in luna a 7-a astfel incat la livrarea microbuzelor in luna a 8-a sa fie deja funcționala pentru a se putea efectua verificările si probele necesare. In luna 7 se realizeaza montajul, parametrizarea si verificarea statiei de incarcare.

Ad. 2. Revenim cu același răspuns, referitor la certificatele de omologare si ne reitaram in continuare afirmația ca oferta noastra tehnica corespunde integral cerințelor caietului de sarcini. Prin Caietul de sarcini s-au cerut certificatele respective si nu documentația completa de omologare pentru toate regulamentele solicitate.

Noi am prezentat certificatul de omologare, adica comunicarea de omologare. Acesta este un document public si acesta reprezintă in accepțiunea legislației europene certificatul de omologare. Celelalte anexe din documentația completa de omologare sunt strict confidențiale.

Noi am respectat cerințele caietului de sarcini si am prezentat certificatele de omologare, adica comunicările de omologare.

Ad. 3 Regulamentul 85 se refera la omologarea motorului din punct de vedere al puterii maxime. Nicăieri in regulamentul 85 nu se solicita a se preciza pentru ce categorie de vehicul este motorul respectiv. Regulamentul respectiv poate fi studiat pe site-ul: www.unece.org. Fabricantul autovehiculului, funcție de caracteristicile dinamice necesare, decide ce motor va utiliza. Este problema stricta a fabricantului de vehicul. Singura cerința este ca motorul sa fie omologat conform reg 85.

Ad 4. Încadrarea vehiculelor in clasele M2 si M3 se realizeaza in funcție de masa maxima a vehiculelor si numărul de locuri. M2 este pentru vehicule cu masa maxima 5000 kg iar M3 cu masa maxima mai mare de 5000 kg. Vehiculele M3 fiind mai grele si performantele lor dinamice sunt mai mici si realizeaza viteze si accelerații mai mici. In aceste condiții si cerințele de omologare sunt adaptate corespunzător.

Vehiculele N2 realizand viteze si accelerații mai mari sunt mai vulnerabile in siguranța circulației iar cerințele sunt mai stricte. Situatia este aceeași pentru vehiculele N2 ale căror cerințe de omologare sunt la nivelul M2.

In concluzie, daca autovehiculul corespunde categoriei N2 este clar ca vor corespunde si categoriei M3

Toate acestea se pot constata studiind regulamentele de omologare la adresa www.unece.org.

Ad. 5. Ne menținem punctul de vedere exprimat in precedentul răspuns la clarificari. Dumneavoastra afurmati "conform legislației in vigoare, traducerile in vigoare include la finalul fiecărui document urmatoarele: semnătură, stampila si formula de certificare. " Nu precizați insa concret care este lege in vigoare ceea ce ne duce cu gândul la faptul ca afirmația dumneavoastra este pur subiectiva. Traducerile autorizate sunt confirmate de stampila traducătorului autorizat prezente pe fiecare pagina. Aceasta stampila este emisa de Ministerul Justitiei si confirma autorizarea traducătorului. Ne exprimam speranța ca intrebarea dumneavoastra nu este tendențioasa, pentru ca in caz contrar suntem pusi intr-o situatie foarte neplăcută in rezolvarea careia vom solicita interventia organelor in drept.

Mai mult, documente traduse si autorizate in același mod le-am utilizat in documente prezentate in justitie, fara nicio problema.

Totuși, atașam suplimentar, autorizatia traducătorului.

În soluționarea cauzei, Consiliul are în vedere următoarele prevederi ale fișei de date a achiziției și caietului de sarcini:

Din fișa de date a achiziției, cap. IV.4.1 Modul de prezentare al propunerii tehnice:

Propunerea tehnica elaborata de ofertant va respecta in totalitate cerintele prevazute in caietul de sarcini. Propunerea tehnica trebuie sa reflecte asumarea de catre ofertant a tuturor cerintelor/obligatiilor prevazute in caietul de sarcini. Este obligatorie intocmirea acesteia astfel incat in procesul de evaluare, informatiile si propunerea tehnica sa permita identificarea facila a corespondentei cu cerintele tehnice din Caietul de sarcini. Propunerea tehnica va avea un caracter ferm si obligatoriu din punct de vedere al continutului pe toata perioada de valabilitate stabilita de autoritatea contractanta.

Propunerea tehnica se va prezenta la rubrica special prevazuta in SEAP in acest sens, respectiv „Documente de calificare si propunere tehnica” si va include:

1) Formularul de Propunere Tehnica (conform Formularului nr. 10) pus la dispozitie de Autoritatea contractanta;

2) Descrierea detaliata a caracteristicilor tehnice si functionale esentiale ale produselor;

3) **Graficul de livrare a produselor;**(...)

În caietul de sarcini, s-au prevăzut, între altele:

3 Descrierea produselor solicitate

Autoritatea contractanta dorește demararea unei procedurii de achiziție publică, în vederea încheierii unui contract de furnizare pentru **achiziționarea unui microbuz electric** prin proiectul „Achiziție microbuze nepoluante în scop comunitar în zona rurală ... - Halmășd, județul ...”, reprezintă o necesitate pentru comuna Nusfalau.

3.1 Descrierea situației actuale la nivelul Autorității/entității contractante

Autoritatea contractanta nu dispune în acest moment de suficiente mijloace de transport în scop comunitar sau servicii de transport locale.

3.2 Obiectivul general la care contribuie furnizarea produselor

Obiectul contractului constă în **achiziționarea unui microbuz electric** care va fi utilizat în scop comunitar.

3.4 Produsele solicitate și operațiunile cu titlu accesoriu necesar a fi realizate

Obiectul achiziției îl constituie furnizarea unui microbuz electric va fi utilizat în scop comunitar.

3.4.1 Produse solicitate

3.4.1.1. Cerințe tehnice minime:

CERTIFICĂRI EUROPENE

- Certificat ECE – R85 – echipamentul trebuie să funcționeze minim 30 de minute la o putere constantă de minim 60 kW
- Certificat ECE-R13 Tip II – privind sistemul de frânare
- Certificat ECE – R100.02 – privind circulația echipamentelor electrice pe drumurile publice
- Certificat ECE – R122 – privind sistemul de încălzire pentru vehiculele din categoria M, N, O
- Certificat ECE – R138 – privind sistemul de avertizare al pietonilor (AVAS).

Analizând în continuare motivele de respingere a ofertei, se constată că primul motiv privește graficul de livrare, respectiv includerea în acesta a unei activități nesolicitate prin documentația de atribuire, referitoare la livrarea stațiilor de încărcare.

Prin contestație s-a susținut că ofertarea unei stații de încărcare ce nu a fost solicitată nu poate fi calificată ca fiind o neconformitate, ci o caracteristică superioară a ofertei, care nu conduce la respingerea acesteia, ci dimpotrivă îi confirmă conformitatea tehnică.

Contrar susținerilor contestatoarei, autoritatea contractantă nu are obligația de a achiziționa stația de încărcare pe motiv că ar fi o caracteristică superioară. Modificarea obiectului contractului, prin adăugarea la livrarea microbuzului și a stației de încărcare, nu poate fi considerată o simplă specificație tehnică superioară care trebuie acceptată de achizitoare. Mai mult, în răspunsul la clarificarea nr. 7018/07.10.2023, contestatoarea face referire la montajul, parametrizarea și verificarea stației de încărcare. Or, în condițiile în care

nu a solicitat o stație de încărcare, achizitoarea nu poate fi obligată să accepte livrarea și montarea acestora.

Cu toate acestea, este de remarcat că motivul de respingere a ofertei face referire la modul de prezentare a graficului de livrare, care a inclus și aceste etape nesolicitate. Or, atâta vreme cât era respectat termenul maxim de livrare, oferta nu trebuia respinsă.

Pe de altă parte, însă, pentru explicațiile mai sus aduse, achizitoarea trebuia să lămurească cu ofertanta dacă livrarea și montajul stației de încărcare sunt incluse în propunerea financiară și dacă aceasta din urmă înțelege să modifice propunerea tehnică și financiară în sensul renunțării la aceste activități/livrări suplimentare obiectului contractului, urmând a fi verificată ulterior necesitatea aplicării dispozițiilor art. 134 alin. (6)-(10) și art. 135 alin. (3) din normele metodologice aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 395/2016 privind modificările operate în cadrul ofertei care pot fi acceptate.

Se constată astfel că nu a fost corect reținut primul motiv de respingere a ofertei, fiind necesară adresarea unor solicitări de clarificări suplimentare operatorului economic.

Trecând la analiza celui de-al doilea motiv de respingere, se constată că acestea privește neprezentarea certificatelor europene solicitate prin caietul de sarcini, fiind prezentată doar o pagină din acestea.

Contestatoarea a susținut că a prezentat certificatele, nefiind obligată să prezinte documentația completă pentru omologare.

În punctul său de vedere, autoritatea contractantă a detaliat următoarele:

- din Certificatul ECE - R85 - a prezentat o pagina din 3.
- din Certificatul ECE-R13 Tip II - ati prezentat o pagina din 11;
- din Certificatul ECE - R100.02- ati prezentat o pagina din 4;
- din Certificatul ECE - R122 - ati prezentat o pagina din 4;
- din Certificatul ECE - R138 - ati prezentat o pagina din 6.

Analizând certificatele depuse de contestatoare în cadrul propunerii tehnice și al răspunsurilor la clarificări se constată că au fost depuse în limba spaniolă/engleză și în traducere în limba română comunicările de omologare conform Regulamentelor 138.01, 122, 100 și 13.

Din Regulamentul nr. 13 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE- ONU) – Cerințe uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M, N și O în ceea ce privește frânarea [2016/194], atașat de intervenientă, rezultă că pentru certificatul de omologare de tip privind mecanismul de frânare al vehiculelor este prezentat modelul în Apendicele 2 al Anexei 2 Comunicare.

Se poate observa că modelul de certificat are 26 de capitole, ofertanta prezentând doar prima pagina cu primele 8 capitole. Așadar, se

constată că, în mod corect, a reținut achiziția că nu a fost depus certificatul în întregime.

Potrivit Regulamentului nr. 100 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește cerințele specifice pentru grupul motopropulsor electric [2015/505], art. 4 OMOLOGAREA 4.1. Dacă tipul pentru care se solicită omologarea, conform prezentului regulament, corespunde cerințelor din părțile relevante ale prezentului regulament, tipului respectiv i se acordă omologarea de tip. 31.3.2015 L 87/5 Jurnalul Oficial al Uniunii Europene RO

4.2. Fiecărui tip omologat i se acordă un număr de omologare. Primele două cifre (în prezent 02 pentru regulamentul în forma sa) indică o serie de modificări ce cuprind modificările tehnice majore cele mai recente ale regulamentului la momentul acordării omologării. Aceeași parte contractantă nu atribuie același număr altui tip de vehicul.

4.3. Notificarea privind omologarea, refuzul, extinderea sau retragerea omologării sau întreruperea definitivă a producției unui tip de vehicul în temeiul prezentului regulament este comunicată părților la acordul de punere în aplicare a prezentului regulament, printr-un formular conform **modelului din anexa 1 la prezentul regulament, partea 1 sau partea 2, după caz.**

Analizând modelul din regulament se poate constata că acesta are 17 capitole, iar omologarea depusă de ofertantă cuprinde cele 9 capitole. În versiunea în limba română rezultă 17 capitole. De altfel, chiar în documentul în limba spaniolă/engleză se menționează că acesta are 4 pagini.

De asemenea, și celelalte două certificate conform Regulamentelor 122 și 138 sunt prezentate parțial. Și în ceea ce privește traducerea prezentată se observă anumite neconcordanțe în privința informațiilor.

Se constată astfel că, în mod corect, achiziția a decis respingerea ofertei, dat fiind că nici în urma solicitărilor de clarificări nu au fost depuse documentele în forma completă, fiind aplicabile dispozițiile art. 134 alin. (5) din normele metodologice aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 395/2016 În cazul în care comisia de evaluare solicită unui candidat/ofertant clarificări și, după caz, completări ale documentelor prezentate de acesta în cadrul ofertei sau solicitării de participare, potrivit dispozițiilor art. 209 din Lege, iar candidatul/ofertantul nu transmite în termenul precizat de comisia de evaluare clarificările/completările solicitate sau clarificările/ completările transmise nu sunt concludente, oferta sa va fi considerată inacceptabilă.

Adresarea unei noi solicitări de clarificări cu același obiect ar conduce la încălcarea principiului tratamentului egal, având în vedere că au fost solicitate clarificări clare de către achiziție în privința motivului care a determinat respingerea ofertei.

În ceea ce privește cel de-al treilea motiv de respingere a ofertei, acesta a fost determinat de faptul că societatea contestatoare nu a prezentat certificatele ECE-R85, ECE-R13Tip II, ECE-R100.02, ECE-R122 și ECE- R138 solicitate prin caietul de sarcini din care să reiasă

conformitatea echipamentelor cu normele europene pentru autovehiculul oferat categoria M3.

Concluziile achizitoarei au fost:

- Certificat ECE - R85 - echipamentul funcționează minim 30 de minute la o putere constantă de minim 60 kW - a fost prezentată 1 pagina din 3 - din certificatul prezentat nu reiese dacă acesta este normat pentru categoria de vehicul oferat și nici puterea maximă pentru care este omologat acest motor.

- Certificat ECE - R13 Tip II - a fost prezentată 1 pagina din 11 - este prezentat privind sistemul de frânare prezentat pentru categorie vechiul N2, însă vehiculul oferat este categoria M3.

- Certificat ECE - R100.02 - privind circulația echipamentelor electrice pe drumurile publice - a fost prezentată 1 pagina din 4 - din certificat reiese omologarea pentru categoriile de vehicule N2, M2, însă vehiculul oferat este categoria M3.

- Certificat ECE - R122 - privind sistemul de încălzire pentru vehiculele din categoria M, N, O a fost prezentată 1 pagina din 4 - din certificat reiese omologarea pentru categoriile de vehicule N2, M2, însă vehiculul oferat este categoria M3.

- Certificat ECE - R138 - privind sistemul de avertizare al pietonilor (AVAS) - a fost prezentată 1 pagina din 6 - din certificat reiese omologarea pentru categoriile de vehicule N2, M2, însă vehiculul oferat este categoria M3.

Prin contestație, s-au susținut următoarele:

34. Astfel, toate certificatele enumerate atesta faptul ca vehiculele îndeplinesc cerințele de omologare. Certificatul R85 se acorda pentru motor in sine (puterea motorului) si nu este condiționat de apartenența vehiculului la o anumită categorie (N, M). Acest certificat atesta ca motorul are o anumita putere. Un motor omologat se poate monta pe orice vehicul, fie N2, fie M3. Niciodata un certificat conform R85 nu specifica pe ce categorie de vehicul se monteaza motorul. Producătorul motorului omologheaza motorul din punct de vedere al puterii maxime.

35. Celelalte certificate sunt pentru vehicule: R13 - franare / R100 Siguranța electrica / R10 compatibilitate electromagnetica / R138 VEHICULE SILENȚIOASE. Acestea atesta indeplinirea cerințelor de omologare pentru tipul de vehicul. Tipul de vehicul este o definiție larga si cuprinde mai multe categorii, variante, versiuni care au aceeași definiție tehnica din punct de vedere a cerințelor unui regulament specific.

36. În egală măsură, punctăm faptul că un vehicul de baza N2 poate fi transformat intr-un vehicul final M3. Deoarece N2 are masa maxima intre 3500 si 12000 kg, iar M3 masa maxima peste 5000 kg. Deci se vede clar ca un vehicul inițial N2 poate fi convertit in M3.

Astfel, si certificatele emise pentru N2 inițial (stadiul 1) se aplica si pentru M3, iar mențiunea M3 este una pur formală. Aceasta deoarece cerințele N2 sunt mai stricte decât M3.

37. Cu titlu de exemplu, atașăm în Anexa 6 extras din regulamentele de omologare (13 - franare si 14 ancoraje centuri], din care se poate observa că cerințele N2 sunt mai dure. Astfel, la Regulamentul 13, testele de franare se fac la N2 pentru o viteza mai mare, respectiv 100 km/h in timp de la m^3 este viteza de 90 km/h.

38. La Regulamentul 14 se observa ca forța de tragere M3 450 daN este mai mica decât cea N2 de 675 daN.

39. Situatia este aceeași pentru toate regulamentele de omologare enumerate în documentația de atribuire.

40. Din acest motiv transformarea N2 in M3 implica doar o simpla formalitate, fara teste de verificare a indeplinirii condițiilor.

41. Prin urmare, din punct de vedere al respectării cerințelor din documentația de atribuire, oferta ... este conformă sub aspectul prezentării certificatelor de omologare ce au fost solicitate, certificatele înaintate Autorității contractante dovedind pe deplin faptul că

vehiculul ofertat este unul conform, ce îndeplinește toate exigențele tehnice prevăzute de legislația în vigoare.

Totodată, intervenienta a susținut:

Conform REGULAMENTULUI NR. 13 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE- ONU) - Cerințe uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M, N și O, în ceea ce privește frânarea (2016/194):

„2. EFICACITATEA SISTEMELOR DE FRÂNARE ALE VEHICULELOR DE CATEGORIILE M2, M3 ȘI N” se supun unor diferite tipuri de încercări:

- Categoria M2 este supusă tipului de încercare 0-I
- Categoria M3 este supusă tipului de încercare 0-I-II sau IIA
- Categoria N2 este supusă tipului de încercare 0-I

Astfel, din cerințele Regulamentului reiese clar necesitatea efectuării de testări **suplimentare pentru vehicul categoria M3**, fata de vehicul categoria M2.

În vederea obținerii ECE - R13 pentru vehicul categoria M3, trebuie efectuat suplimentar față de certificarea pentru vehicul categoria N2 și tipul de încercare II sau se supune unei alte testări IIA, tip de încercare la care nu sunt supuse vehiculele din categoria M2 și N2.

(...)

Totodata, la punctul „2.2 - SISTEMUL DE FRÂNARE DE SIGURANȚĂ” se poate observa ca VITEZA la care se efectueaza testele este mai mare pentru categoria M2 / M3 (60 km), decât pentru categoria N2 (50 km), fiind evident faptul ca, condițiile pentru obținerea certificatelor pentru categoria **M2/M3 sunt mai stricte raportat la N2.**

De asemenea, Regulamentul nr. 100 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește cerințele specifice pentru grupul motopropulsor electric (2015/505) prevede în Anexa 8C - ȘOC MECANIC - 3.2. Procedura de încercare - „Dispozitivul supus încercării trebuie supus decelerării sau, la alegerea solicitantului, accelerării, în conformitate cu coridoarele de accelerație specificate în tabelele 1-3. În consultare cu producătorul, serviciul tehnic trebuie să decidă dacă încercările se vor derula în direcție pozitivă, în direcție negativă sau în ambele direcții”

Prin urmare, în vederea obținerii certificării ECE - R100, eliberate conform regulamentului sus menționat este necesar ca microbuzul să fie supus unor încercări diferite în conformitate cu coridoarele de accelerație specificate în tabelele 1-3, iar valorile din tabelul **pentru categoria M3 sunt diferite de valorile din tabelul pentru categoria M2.**

De asemenea, relevante în soluționarea cauzei sunt și reglementările legale invocate de autoritatea contractantă:

- din Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective:

A. DEFINIREA CATEGORIILOR DE VEHICULE

Categoriile de vehicule se definesc conform următoarei clasificări: (Atunci când se face referire la „masa maximă” în definițiile următoare, aceasta înseamnă „masa maximă tehnic admisibilă”, conform punctului 2.8 din anexa I.)

1. Categoria M: Autovehicule cu cel puțin patru roți, proiectate și construite pentru transportul pasagerilor.

Categoria M1: Vehicule proiectate și construite pentru transportul pasagerilor, care au cel mult opt locuri pe scaune, în afara scaunului conducătorului auto.

Categoria M2: Vehicule proiectate și construite pentru transportul pasagerilor, cu mai mult de opt locuri pe scaune în afara scaunului conducătorului auto și cu o masă maximă mai mică sau egală cu 5 tone.

Categoria M3: Vehicule proiectate și construite pentru transportul pasagerilor, cu mai mult de opt locuri pe scaune în afara scaunului conducătorului auto și cu o masă maximă mai mare de 5 tone.

Tipurile de caroserie și codificările corespunzătoare pentru vehiculele din categoria M sunt definite în partea C a prezentei anexe, la punctul 1 (vehicule din categoria M1) și la

punctul 2 (vehicule din categoriile M2 și M3), pentru a fi folosite în scopul specificat în acea parte.

Potrivit 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, din 23.12.2020, aprobate prin Ordinul nr. 2224/2020, categoriile de folosință sunt definite după cum urmează:

1. autoturism - autovehicul din categoria M1, cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de pasageri și care are, în afara locului conducătorului, cel mult 8 locuri șezând;

2. autobuz - autovehicul din categoria M2 sau M3, cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de pasageri pe scaune sau în picioare și care are, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri șezând;

2.1. prin troleibuz se înțelege autovehiculul propulsat de energie electrică provenită de la o rețea aeriană de contact externă; acest termen include și autovehiculele prevăzute cu mijloace de propulsie internă suplimentare (autovehicule cu funcționare bimodală) sau prevăzute cu mijloace de ghidare temporară externă (troleibuze ghidate);

2.2. prin microbuz se înțelege autobuzul din categoria M2 sau M3, care are o capacitate de transport de cel mult 22 de pasageri șezând sau în picioare, în afara scaunului conducătorului; (...)

Consiliul reține că, astfel cum a concluzionat și autoritatea contractantă, din certificatele prezentate de ... SRL reiese omologarea pentru categoriile de vehicul N2, M2, deși s-a oferat un vehicul categoria M3.

Din ansamblul celor de mai sus se poate concluziona că sunt întemeiate cele susținute de autoritatea contractantă și intervenientă în sensul că testările potrivit regulamentelor invocate sunt diferite în funcție de fiecare categorie de vehicul, neputându-se afirma, cum eronat susține contestatoarea, că pot fi considerate suficiente testările de la o categorie la alta.

În cuprinsul cererii de intervenție au fost inserate tabele din Regulamentul 13 și Regulamentul 100 cuprinzând tipurile de încercări pentru fiecare categorie de vehicul, din care rezultă că sunt diferite tipurile de încercări efectuate pentru categoriile N2, M2 și M3.

Cele susținute prin contestație referitoare la posibilitatea transformării vehiculelor, că ar fi mai stricte cerințele N2 decât cele M3, că transformarea N2 în M3 implică doar o simplă formalitate, separat de faptul că sunt simple afirmații fără a fi însoțite de probe concludente, demonstrează doar neîndeplinirea cerințelor din caietul de sarcini referitoare la prezentarea certificărilor europene pentru ceea ce s-a oferat.

Vizavi de susținerea intervenientei că prezentarea certificatelor pentru categoria M3 ar fi restrictivă aceasta este tardiv formulată fiind aferentă documentației de atribuire, neținând de evaluarea ofertelor.

Se reține că, potrivit dispozițiilor art. 65 alin. (2) și art. 133 alin. (1) din HG nr. 395/2016, comisia de evaluare are obligația de a analiza și de a verifica fiecare ofertă atât din punctul de vedere al elementelor tehnice

propușe, cât și din punctul de vedere al aspectelor financiare pe care le implică. **Propunerea tehnică trebuie să corespundă cerințelor minime prevăzute în caietul de sarcini.** De asemenea, în baza art. 127 alin. (1) lit. f) din același act normativ, comisia de evaluare are atribuția verificării conformității propunerilor tehnice ale ofertanților cu prevederile caietului de sarcini.

Evaluarea fiecărei oferte se raportează numai la cerințele care îi sunt aplicabile din documentația de atribuire, **nu** la altele (sau la aceleași, însă diminuate ori majorate).

Pe de altă parte, dispozițiile coroborate ale Legii nr. 98/2016 și HG nr. 395/2016, stabilesc în sarcina autorităților contractante obligația ca, în evaluarea ofertelor, să aplice propria documentație de atribuire care guvernează licitația, documentație rămasă definitivă prin neatacare.

O astfel de interpretare a fost în mod constant subliniată de jurisprudența CJUE, aceasta statuând că „în temeiul articolului 2 din Directiva 2004/18, unei autorități contractante îi revine sarcina de a respecta cu strictețe criteriile pe care ea însăși le-a stabilit” (Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctul 40, și Hotărârea din 6 noiembrie 2014, Cartiera dell'Adda, C-42/13, EU:C:2014:2345, punctele 42 și 43, Hotărârea din 2 iunie 2016, Pippo Pizzo, C-27/15, EU:C:2016:404, punctul 39)".

Totodată, conform considerentelor expuse în cauza Pippo Pizzo „*principiul egalității de tratament impune ca ofertanții să dispună de aceleași șanse în formularea ofertelor lor și implică, așadar, ca aceste oferte să fie supuse acelorași condiții pentru toți ofertanții. Pe de altă parte, obligația de transparență - care constituie corolarul principiului egalității de tratament, are ca scop să garanteze absența riscului de favoritism și de arbitrar din partea autorității contractante. Această obligație implică formularea tuturor condițiilor și modalităților procedurii de atribuire în mod clar, precis și neechivoc în anunțul de participare sau în caietul de sarcini, astfel încât, în primul rând, să permită tuturor ofertanților informați în mod rezonabil și obișnuit de diligență să le înțeleagă conținutul exact și să le interpreteze în același mod și, în al doilea rând, să permită autorității contractante să verifice efectiv dacă ofertele prezentate de ofertanți corespund criteriilor care guvernează contractul în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 noiembrie 2014, Cartiera dell'Adda, C-42/13, EU:C:2014:2345, punctul 44 și jurisprudența citată)*”.

În Hotărârea din 14 iunie 2017, Medipac - Kazantzidis, C-6/05, EU:C:2007:337, CJUE a precizat că obligația de transparență „*interzice autorității contractante să respingă o ofertă care respectă cerințele anunțului privind cererea de ofertă întemeindu-se pe motive care nu au fost prevăzute în acest anunț care sunt invocate ulterior depunerii acestei oferte*” (punctul 54).

Așadar, evaluarea ofertelor trebuia să se efectueze în baza a ceea ce s-a solicitat în caietul de sarcini. Or, câtă vreme s-a impus prezentarea certificărilor europene enumerate în caietul de sarcini pentru vehiculul ofertat și acesta este din categoria M3 nu mai poate fi adus în

discuție caracterul restrictiv al cerinței sau modul de evaluare raportat la cerința impusă.

Se constată astfel că cel de-al treilea motiv de respingere a fost corect reținut.

Un ultim motiv de respingere a ofertei ... SRL a fost cel privind neprezentarea traducerilor autorizate conform Regulamentului din 24 iulie 2013 de aplicare a Legii notarilor publici și a activității notariale nr. 36/1995.

În propunerea tehnică au fost depuse de către contestatoare traducerile certificatelor de omologare semnate de traducător Scarlat Dana Mihaela.

Urmare solicitărilor de clarificări a fost depusă autorizația nr. 23951 din 17.11.2008 emisă de Ministerul Justiției, în baza Legii nr. 178/1997, cu modificările și completările ulterioare, pentru ... traducător și interpret pentru limba engleză să efectueze traduceri pentru Consiliul Superior al Magistraturii, Ministerul Justiției, Parchetul de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție, Direcția Națională Anticorupție, organele de urmărire penală, instanțele judecătorești, birourile notarilor publici, avocați și executori judecătorești.

Cum se poate constata din autorizația prezentată, ... este traducător și interpret pentru limba engleză autorizată pentru a efectua traduceri pentru entitățile indicate în autorizație.

Potrivit art. 153 din Legea nr. 36/1995 a notarilor publici și a activității notariale (1) Pentru efectuarea traducerii, dacă aceasta nu este făcută de notarul public autorizat în acest scop, traducătorul atestat potrivit legii, care a întocmit traducerea, va semna formula de certificare a acesteia, iar notarul va legaliza semnătura traducătorului. Legalizarea semnăturii traducătorului se poate face și după specimenul de semnătură depus la biroul notarului public.

(2) Dacă înscrisul se traduce din limba română într-o limbă străină sau dintr-o limbă străină în altă limbă străină, atât certificarea traducerii, cât și legalizarea semnăturii traducătorului de către notarul public se vor face și în limba străină în care se face traducerea.

Potrivit Regulamentului de aplicare a Legii notarilor publici și a activității notariale nr. 36/1995,

- art. 318 alin. (1) Legalizarea semnăturii interpretului și traducătorului autorizat se face potrivit procedurii prevăzute de lege și prezentei subsecțiunii. În actele și procedurile notariale, traducerile se efectuează de interpreți și traducători autorizați de Ministerul Justiției.

(2) Cetățenii statelor membre ale Uniunii Europene sau aparținând Spațiului Economic European ori ai Confederației Elvețiene pot desfășura activitatea de interpret și traducător autorizat în acte și proceduri notariale dacă le-au fost recunoscute de Ministerul Justiției certificatele sau alte documente similare care atestă calitatea de interpret și traducător autorizat în specialitatea științe juridice, emise/eliberate de autoritățile competente din statul de origine sau de proveniență.

- art. 319 alin. (1) Înscrișul care se traduce se prezintă notarului public în una dintre următoarele forme:

a) în original. Originalul poate fi un înscriș sub semnătură privată căruia i s-a dat, după caz, dată certă, legalizare de semnătură ori certificare sau poate fi un înscriș autentic;

b) în copie legalizată ori certificată de autoritatea competentă care deține în arhivă originalul înscrișului.

(2) Interpretul și traducătorul autorizat are obligația de a traduce complet, fără omisiuni, textul prezentat spre traducere și de a nu îi denatura conținutul și sensul. Prin text prezentat spre traducere se înțelege fie o parte din textul înscrișului, fie textul înscrișului în întregime. În cazul în care se solicită traducerea doar a unei părți din textul înscrișului se va putea face doar această traducere, nefiind necesară și traducerea textului înscrișului în întregime. La sfârșitul traducerii se va înscrie formula de certificare a traducerii, prin care interpretul și traducătorul autorizat va certifica exactitatea traducerii, faptul că textul prezentat spre traducere a fost tradus în întregime, fără omisiuni, și că, prin traducere, înscrișului nu i-au fost denaturate conținutul și sensul.

(3) În cazul legalizării semnăturii interpretului și traducătorului autorizat care a efectuat o traducere din limba română într-o limbă străină, calificarea de către notarul public a înscrișului tradus se face pe baza datelor și informațiilor cuprinse în înscrișul în limba română prezentat de interpretul și traducătorul autorizat în una dintre formele prevăzute la alin. (1). În situația în care din înscrișul prezentat în limba română nu rezultă date și informații suficiente pentru calificarea de către notarul public a actului tradus, acesta respinge cererea de îndeplinire a procedurii de legalizare a semnăturii interpretului și traducătorului autorizat.

Având în vedere cele de mai sus, precum și faptul că a fost prezentată o traducere semnată și ștampilată de un traducător autorizat, fiind depusă autorizația emisă de Ministerul Justiției, răspunsul nu putea fi considerat neconcludent, fiind cerută o traducere autorizată nu o traducere legalizată de un notar public. La baza motivului de respingere au stat dispoziții din Legea notarilor publici, însă nu s-a solicitat o traducere legalizată de notar.

În plus, dacă constata neconcordanțe între documentele traduse și documentele prezentate în limba engleză/spaniolă, autoritatea contractantă putea solicita ofertantei clarificări suplimentare punctuale și lămurirea neconcordanțelor sesizate.

În considerarea celor prezentate, având în vedere că, în mod corect, a fost respinsă oferta ... SRL pentru cel de-al al doilea și al treilea motiv din comunicarea privind rezultatul procedurii, nu se mai impune o reevaluare a ofertei pentru primul și cel de-al patrulea motiv comunicat, caracterul neconform și inacceptabil al ofertei neputând fi modificat.

Astfel fiind, va fi respinsă, ca nefondată, contestația ... SRL, în contradictoriu cu Comuna

Fiind respinsă contestația, pentru motivele expuse, va fi admisă cererea de intervenție.

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

CONSILIUL DECIDE:

În temeiul art. 26 alin. (6) 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 evocate în motivarea prezentei, respinge, ca nefondată, contestația formulată de ... SRL, în contradictoriu cu COMUNA

În conformitate cu art. 64 Cod procedura civilă, încuviințează în principiu cererea de intervenție formulată de ... SRL și o admite.

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

PREȘEDINTE,

...

MEMBRU,

...

MEMBRU,

...