

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

DECIZIE

Nr.

Data:

Prin contestația transmisă prin poșta electronică (e-mail), în data de, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr., formulată de ..., cu sediul în, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului cu nr., având CUI, reprezentată legal de ... împotriva documentației de atribuire, elaborată de către ..., în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în ..., ..., în cadrul procedurii de licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „.....», ..., s-a solicitat Consiliului să dispună:

- obligarea autorității contractante la adoptarea de măsuri de remediere în sensul modificării documentației de atribuire, în ceea ce privește cerințele privind ușile de acces, astfel încât: să fie permisă și ofertarea unor produse omologate cu o singură ușă de acces, să fie eliminată cerința ca accesul șoferului în autobuz să se realizeze printr-o ușă separată și, subsecvent, pentru a asigura o informare completă, corectă și precisă, cerințele să fie corelate între ele;

- obligarea autorității contractante la stabilirea unui nou termen-limită pentru depunerea ofertelor.

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

În conținutul contestației sale, autoarea acesteia face un scurt istoric al procedurii, arătând că, prin anunțul de participare nr. ..., ... a publicat procedura de atribuire în cauză, având o valoare estimată de ... lei. Procedura urmărește atribuirea unui contract de achiziție publică de produse care are ca obiect furnizarea a 16 autobuze electrice noi pentru transportul urban, respectiv furnizarea, montarea și punere în funcțiune a 16 stații de încărcare lente și 4 stații de încărcare rapide în cadrul proiectului „.... ...”

Totodată, contestatoarea învederează că elaborarea cerințelor privind ușile de acces, prevăzute la paginile 8, 11 și 25 din caietul de

sarcini, a fost efectuată cu încălcarea dispozițiilor art. 50 și 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016, prin introducerea unui obstacol nejustificat față de asigurarea unei concurențe efective.

În acest sens, la punctul A din cuprinsul contestației, ... menționează că, prin impunerea unei uși de acces separate pentru șofer, este restricționată, în mod nepermis, libera concurență având în vedere următoarele:

Conform pct. II.1.25 - „Uși de acces” din caietul de sarcini, „numărul ușilor de acces va fi de 1, cu două foi. Accesul șoferului în autobuz se va face printr-o ușă separată, dedicată acestuia, cu o singură foaie. Ușa de acces cu două foi va fi comandată electric și acționată pneumatic sau electric”.

Sub un prim aspect, cerința existenței unei uși separate pentru conducătorul auto are un caracter nejustificat și restrictiv.

Pe de o parte, legislația de omologare - îndeosebi prevederile Regulamentului CEE-ONU nr. 107, Anexa 3 - „Cerințe aplicabile tuturor vehiculelor” („Regulamentul”) - care trebuie să fie avută în vedere la elaborarea ofertelor, dispune în cadrul punctului 7.6 - „Ieșiri” toate cerințele referitoare la ușile de acces.

Printre acestea, se regăsește regula de la punctul 7.6.1.8, conform căreia nu este obligatorie existența unei ieșiri în exterior din habitacul conducătorului auto în cazul în care compartimentul este accesibil din compartimentul pentru pasageri printr-un culoar care respectă cerințele prevăzute la punctul 7.6.1.7 literele (a) și (b) și orice scaune amplasate lângă habitacul conducătorului auto sunt accesibile din același compartiment pentru pasageri printr-un culoar care respectă una dintre condițiile descrise la punctul 7.7.5.1.1.

Cerințele de omologare permit soluții tehnice în baza cărora produsele oferite nu sunt echipate cu o ușă separată pentru șoferul autobuzului electric.

În aceste condiții, contestatoarea apreciază că prevederea de la punctul II.1.25 din caietul de sarcini restrânge domeniul de aplicare al Regulamentului, restricționând accesul la procedura de atribuire al ofertanților ai căror produse sunt omologate cu aplicarea prevederilor punctului 7.6.1.8 din Regulament.

Îndepărtarea de la Regulament, ale cărui prevederi trebuie să fie respectate de către ofertanți prin prisma obligației acestora de a prezenta dovada omologării sau, după caz, de a o obține ulterior, la momentul livrării, restricționează concurența și, având în vedere dispozițiile art. 50 și ale art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016, trebuie să fie temeinic justificată.

Conform art. 156 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, *„cu excepția cazului în care acest lucru este justificat de obiectul contractului, specificațiile tehnice nu precizează un anumit producător, o anumită origine sau un anumit procedeu care caracterizează produsele sau*

serviciile furnizate de un anumit operator economic și nici nu se referă la mărci, brevete, tipuri, la o origine sau la o producție specifică, care ar avea ca efect favorizarea sau eliminarea anumitor operatori economici sau produse".

Impunerea unei uși de acces separată pentru conducătorul auto, în special având în vedere restricțiile dimensionale stabilite prin caietul de sarcini (lungimea autobuzelor între 5,5 metri și 6 metri) și soluțiile multiple permise de Regulament, nu poate fi explicată într-un mod obiectiv, fiind astfel un obstacol nejustificat față de asigurarea unei concurențe efective.

Pe de altă parte, subliniază contestatoarea, aproape toți producătorii de autobuze electrice existenți pe piață dețin în portofoliu autobuze electrice cu o lungime de maximum 6 metri cu o singură ușă de serviciu cu două foi, având în vedere că implementarea unei uși suplimentare prezintă constrângeri dimensionale care, în practică, ar face-o inutilizabilă și lipsită de utilitate din punct de vedere tehnic.

În susținerea celor de mai sus, contestatoarea a anexat spre exemplificare modelele de autobuze electrice cu o lungime de maximum 6 metri aflate în portofoliul celorlalți producători ...

Sub un al doilea aspect, învederează că, în contextul în care Regulamentul prevede într-un mod exhaustiv toate cerințele tehnice referitoare la ușile de acces, oferind variante multiple pentru producători și încurajând astfel o diversitate a soluțiilor tehnice a căror omologare este admisibilă, izolarea de către autoritatea contractantă a unei singure opțiuni reprezintă, în fapt, o detaliere deosebit de precisă a specificațiilor tehnice.

Totodată, ... invocă jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene și subliniază că la articolul 18 alineatul (1) al doilea paragraf din Directiva 2014/24 se precizează că o achiziție nu poate fi concepută cu intenția de excludere a acesteia din domeniul de aplicare al directivei menționate sau de restrângere artificială a concurenței și că se consideră că se restrânge artificial concurența în cazul în care achiziția este concepută cu intenția favorizării sau a dezavantajării nejustificate a anumitor operatori economici.

În aceeași ordine de idei, arată că, considerentul (74) al Directivei 2014/24 enunță că specificațiile tehnice ar trebui *„elaborate în așa fel încât să se evite restrângerea, în mod artificial, a concurenței prin cerințe care favorizează un anumit operator economic, în sensul că preiau caracteristicile esențiale ale produselor, serviciilor sau lucrărilor oferite în mod obișnuit de acel operator economic"*. Astfel, tot potrivit acestui considerent, *„ar trebui să fie posibilă prezentarea unor oferte care să reflecte diversitatea soluțiilor tehnice, a standardelor și a specificațiilor tehnice de pe piață"*.

Contestatoarea apreciază că respectarea acestor cerințe este cu atât mai importantă atunci când, precum în speță, specificațiile tehnice

care figurează în caietul de sarcini al unui contract de achiziții sunt formulate în mod deosebit de detaliat. Astfel, cu cât specificațiile tehnice sunt mai detaliate, cu atât este mai important riscul ca produsele unui anumit producător să fie favorizate.

De asemenea, consideră că impunerea unei cerințe de tipul celei contestate nu respectă principiul proporționalității, întrucât, sunt excluși de la participare ofertanții omologați ale căror produse, deși respectă dispozițiile Regulamentului, nu sunt echipate cu o ușă separată pentru șofer.

La punctul B din contestație, ... prezintă neconcordanțele din caietul de sarcini privind numărul minim de uși de acces, evidențiind lipsa de corelare a dispozițiilor pct. II.1.25 din caietul de sarcini cu parametrii tehnici și funcționali indicați în tabelul de la pagina 9 a aceluiași document. Potrivit informațiilor din tabel, se solicită existența a cel puțin unei uși, fără a se distinge între tipul acesteia (de serviciu sau de urgență). Astfel, se înțelege că sunt permise oferte care să cuprindă produse cu o singură ușă de acces, aspect care se află în contradicție cu cerința de la pct. II.1.25, care presupune existența, cu exactitate, a două uși de acces: una pentru călători și una pentru șofer.

De asemenea, precizează că cerințele amintite nu sunt corelate nici cu prevederile de la pagina 11 din caietului de sarcini (pct. II.1.1, paragraful al treilea), potrivit cărora: „[caroseria] va fi prevăzută în funcție de lungimea autovehiculului cu 1 sau 2 uși de acces cu funcționare automată pentru călători, conform CEE-ONU R 107, situate pe partea dreaptă în funcție de lungimea acestuia”.

Având în vedere cele de mai sus, contestatoarea solicită Consiliului obligarea autorității contractante la modificarea dispozițiilor documentației de atribuire referitoare la ușile de acces astfel încât: (i) pentru a asigura o concurență reală și efectivă, pentru a înlătura orice obstacole nejustificate și în vederea respectării principiului proporționalității, să fie permisă și ofertarea unor produse omologate cu o singură ușă de acces (dublă, cu două foi, atât pentru călători, cât și pentru conducătorul auto) și să fie eliminată cerința ca accesul șoferului în autobuz să se realizeze printr-o ușă separată și, subsecvent, (ii) pentru a asigura o informare completă, corectă și precisă, cerințele să fie corelate între ele.

În drept, se invocă dispozițiile art. 8 din Legea nr. 101/2016, art. 50, art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016, art. 20 alin. (2) din Anexa la HG nr. 395/2016, precum și jurisprudența CJUE și celelalte prevederi legale menționate în cuprinsul contestației.

În dovedirea contestației sale, ... a depus la dosarul cauzei, în copie, un set de înscrisuri.

Prin adresa nr. autoritatea contractantă a transmis punctul de vedere cu privire la contestația formulată de ... solicitând respingerea acesteia ca neîntemeiată.

Referitor la solicitarea ..., respectiv: *„Obligarea autorității contractante la adoptarea de măsuri de remediere în sensul modificării documentației de atribuire, în ceea ce privește cerințele privind ușile de acces, astfel încât: să fie permisă și ofertarea unor produse omologate cu o singură ușă de acces, să fie eliminată cerința ca accesul șoferului în autobuz să se realizeze printr-o ușă separată și, subsecvent, pentru a asigura o informare completă, corectă și precisă, cerințele să fie corelate între ele”, ... face următoarele precizări:*

Nu consideră cerința privind dotarea autobuzului cu încă o ușă de acces separată ca fiind restrictivă, fiind respectate, la întocmirea documentației de atribuire, prevederile art. 29, art. 30 și art. 31 din HG nr. 395/2016.

În ceea ce privește numărul minim de uși impus, conform punctului 7.6.1.1 din regulamentul 107, respectiv: *„Numărul minim de uși într-un vehicul este de două, fie două uși de serviciu, fie o ușă de serviciu și o ușă de urgență.*

Majoritatea producătorilor menționați în contestație, conform punctului 7.6.1.6. din Regulamentul 107, îndeplinesc doar cerința minimă: *„o ușă de serviciu dublă se numără ca două uși, iar o fereastră dublă sau multiplă ca două ferestre de urgență”.*

Nu consideră solicitarea privind dotarea autobuzului cu încă o ușă de acces, separată pentru șofer, ca fiind restrictivă, întrucât aceasta soluție este menționată în Regulamentul 107 la punctul 7.6.1.7.2, respectiv: *„Ușa de serviciu trebuie amplasată pe partea vehiculului opusă celei care conține ușa conducătorului auto și este admisă ca ușă de urgență pentru conducătorul auto”.* Dotarea autobuzului cu o ușă dedicată șoferului pe lângă ușa de serviciu minimă impusă prin Regulamentul 107 este o soluție superioară față de cea propusă de contestatoare, fiind implementată de majoritatea producătorilor de autobuze electrice din categoria M2, în vederea protejării șoferilor în contextul pandemiei și nu numai.

În Anexa 1 sunt prezentați producători și autobuze electrice din categoria M2 dotate cu ușa separată pentru șofer.

Totodată, autoritatea contractantă menționează că a solicitat o ușă de acces separată, din următoarele considerente:

a. În cazul autobuzelor electrice, pe lângă conducerea autobuzului, sarcinile șoferului implică părăsirea autobuzului, întrucât, este necesară alimentarea bateriei prin intermediul încărcării rapide pe parcursul traseului. O ușă comună cu pasagerii îngreunează accesul șoferului la procesul încărcării rapide, în special în orele de vârf, atunci când capacitatea autobuzului este folosită la maxim, ducând la nerespectarea timpilor programului de transport și la nerespectarea licenței de transport;

b. Datorită mobilității superioare și practice pe care o oferă o ușă dedicată șoferului acesta poate interveni, prompt, în orice situație

urgență neprevăzută, timpul de reacție fiind cel mai important factor, în special la autobuze electrice care funcționează alimentat fiind la tensiuni ridicate și unde rapiditatea unei eventuale intervenții este esențială;

c. Șoferul poate accesa rampa de coborâre mult mai ușor și mai practic, în cazul în care aceasta trebuie folosită, în comparație cu soluția de autobuz unde accesul este comun cu ceilalți pasageri, mai ales în orele de vârf;

d. Șoferul este mai protejat împotriva SARS COV 2, evitând complet contactul cu pasagerii. Starea de sănătate a utilizatorilor primează în contextul pandemiei. Numeroase studii din ultimii 3 ani au arătat că distanțarea socială este cea mai eficientă metodă de protecție. În acest context, majoritatea producătorilor de autobuze au implementat sau sunt în curs de a implementa soluții care împiedică contactul dintre șoferi și pasageri, întrucât aceștia sunt expuși zi de zi la pericolul infectării;

e. Astfel, scopul legislației achizițiilor publice, atât la nivel european, cât și la nivel național, nu este de a minimiza riscurile asumate de autoritățile publice în executarea contractelor de achiziție publică. Din contra, legislația în domeniu urmărește chiar protecția operatorilor economici (prin intermediul principiului nediscriminării și al tratamentului egal), în vederea stabilirii unui cadru competitiv pentru obținerea celui mai bun raport calitate-preț în ceea ce privește fondurile publice, întotdeauna considerate că fiind insuficiente în raport cu necesitățile;

f. Această eficiență nu trebuie privită doar din perspectiva economică. S-a observat încă de la momentul adoptării Directivei nr. 24/2014 privind achizițiile publice și a Regulamentului delegat nr. 1952/2021 de modificare a Directivei 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește pragurile de aplicare pentru contractele de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii și pentru concursurile de proiecte, faptul că tendința la nivel european, în ceea ce privește obiectivele urmărite în cadrul procedurilor de achiziții publice, a evoluat. Astfel, dacă, în mod tradițional, autoritățile contractante aveau în vedere doar eficiența economică, luând în considerare cu preponderență factori economici în operațiunile de atribuire a contractelor de achiziții publice, paradigma s-a schimbat. Pe fondul unei conștientizări la nivel global și european, autoritățile contractante sunt încurajate de guvernele naționale să urmărească scopuri mai puțin pragmatice decât simpla eficiență economică și să-și îndrepte atenția spre soluții ce țin de sustenabilitate, protecție și eficiență, așa cum a procedat cu prezenta procedură de licitație deschisă, identificată prin anunțul de participare nr. ..., încercând să protejeze cetățenii, principalii utilizatori ai transportului public din ...

În ceea ce privește solicitarea contestatoarei privind „*obligarea autorității contractante la stabilirea unui nou termen - limită pentru*

depunerea ofertelor”, ... învederează că, având în vedere justificările mai sus prezentate, menține termenul limită pentru deschidere stabilit prin documentația de atribuire.

În concluzie, autoritatea contractantă solicită Consiliului respingerea contestației formulată de ..., ca neîntemeiată și, pe cale de consecință, continuarea procedurii de atribuire în cauză.

Prin adresa nr., ... a transmis documentele necesare soluționării contestației formulată de

Prin adresa înregistrată la Consiliu cu nr., ... a transmis „Note scrise”, ca urmare a punctului de vedere al autorității contractante, precizând că exemplele date, în Anexa 1 a punctului de vedere, de către autoritatea contractantă, nu sunt autobuze electrice conforme cu cerințele caietului de sarcini.

Totodată, contestatoarea apreciază justificarea autorității contractante privind impunerea unei uși separate pentru conducătorul auto ca fiind neîntemeiată, întrucât:

Un alt aspect invocat de către achizitor este faptul că cerința disputată nu este restrictivă, fiind o soluție menționată în Regulamentul CEE-ONU nr. 107.

Această chestiune nu a fost contestată, chiar ... apreciind, în cuprinsul contestației, că Regulamentul permite ca autobuzele ce ar face obiectul procedurii de atribuire pot fi dotate cu o ușă de acces separată pentru șofer.

Caracterul restrictiv al cerinței este însă reprezentat de faptul că autoritatea contractantă a ales să elimine complet celelalte soluții tehnice permise de Regulament, în special cea conform căreia nu este obligatorie o ieșire în exterior din habitacul conducătorului auto în cazul în care compartimentul este accesibil din compartimentul pentru pasageri, în condițiile pct. 7.6.1.8 coroborat cu pct. 7.6.1.7 și pct. 7.7.5.1.1 din Anexa 3 la Regulament.

Soluția nu poate fi caracterizată ca fiind superioară, neexistând niciun avantaj pe care să îl procure autorității contractante.

Justificarea unei siguranțe sporite nu poate fi primită, întrucât scopul Regulamentului este ca vehiculele omologate să satisfacă toate cerințele normative, inclusiv cele de siguranță, iar soluțiile care nu prevăd dotarea cu o ușă separată trebuie să îndeplinească condiții suplimentare, respectiv:

- Habitacul conducătorului auto trebuie să asigure accesul la compartimentul pentru pasageri printr-un culoar care să permită: (a) muchiei frontale a dispozitivului de încercare cilindric menționat în anexa 4, figura 6, să ajungă cel puțin planul vertical transversal tangent la punctul cel mai din față al spătarului scaunului conducătorului auto în poziția sa longitudinală cea mai din spate; și (b) din acest plan, să deplaseze panoul prezentat în anexa 4, figura 7, spre înainte din poziția de contact cu dispozitivul de încercare cilindric, până când va atinge cel

puțin planul vertical tangent la punctul cel mai din față al pernei scaunului conducătorului auto (a se vedea pct. 7.6.1.7 din Anexa 3 la Regulament, interpretat per a contrario);

- 7.6.1.8. În cazul în care compartimentul este accesibil din compartimentul pentru pasageri printr-un culoar care respectă cerințele prevăzute la punctul 7.6.1.7 literele (a) și (b) de mai sus și orice scaune amplasate lângă habitacul conducătorului auto sunt accesibile din același compartiment pentru pasageri printr-un culoar care respectă una dintre condițiile descrise la punctul 7.7.5.1.1 din prezenta anexă, nu este obligatorie existența unei ieșiri în exterior din habitacul conducătorului auto.

Conform pct. 7.7.5.1.1:

„Dacă nu există ieșire în fața unui scaun sau a unui rând de scaune: 7.7.5.1.1.1. În cazul scaunelor orientate cu fața înainte, muchia frontală a dispozitivului de încercare cilindric definit la punctul 7.7.5.1 de mai sus trebuie să atingă cel puțin planul vertical transversal tangent la punctul cel mai avansat de pe spătarul scaunului situat pe rândul de scaune cel mai avansat și să rămână în această poziție. Din acest plan, trebuie să fie posibil să se deplaseze panoul prezentat în anexa 4, figura 7, astfel încât, pornind din poziția de contact cu dispozitivul de încercare cilindric, latura panoului dinspre exteriorului vehiculului să se deplaseze în față pe o distanță de 660 mm.

7.7.5.1.1.2. În cazul scaunelor orientate lateral, partea din față a dispozitivului de încercare cilindric trebuie să atingă cel puțin planul transversal care coincide cu un plan vertical ce trece prin centrul scaunului situat în față (anexa 4, figura 7).

7.7.5.1.1.3. În cazul scaunelor orientate spre spatele vehiculului, partea din față a dispozitivului de încercare cilindric trebuie să atingă cel puțin planul vertical transversal tangent la partea frontală a pernelor de scaun din rândul sau din scaunul situat în față (anexa 4, figura 7)“.

În ceea ce privește motivul accesului mai rapid la stațiile de încărcare rapidă la orele de vârf, astfel încât să fie respectat programul de transport și condițiile licenței transport, contestatoarea precizează următoarele:

(i) autobuzele au o autonomie de cel puțin 150 km cu încărcare maximă de persoane, iar la bordul lor există un afișaj care indică autonomia în funcție de energia rămasă (pagina 20 a caietului de sarcini), permițând astfel șoferului să anticipeze momentul în care trebuie să conecteze vehiculului la o stație de încărcare;

(ii) diferența de timp față de ieșirea printr-o ușă comună cu cea a călătorilor nu este sesizabilă, având în vedere constrângerile mecanice și spațiul care trebuie respectat de către culoar și scaune atunci când nu este obligatorie o ieșire în exterior din habitacul conducătorului auto (a se vedea dispozițiile relevante din Regulament, citate supra);

(iii) cele patru stații de încărcare rapidă care pot fi folosite în timpul zilei (stațiile de încărcare lentă sunt utilizate pe timp de noapte, conform caietului de sarcini) au locații predefinite, indicate de către beneficiar (pagina 2 a caietului de sarcini), șoferul cunoscând poziția lor astfel încât timpul de coborâre din autobuz să fie cât mai redus.

Nu mai puțin, invocarea aglomerației de la orele de vârf este lipsită de relevanță, susține contestatoarea, capacitatea de transport a autobuzelor fiind de 21 de persoane (10 pe scaune și 11 în picioare - pagina 11 a caietului de sarcini).

Referitor la motivul protecției șoferului de infectarea cu virusul SARS-CoV-2, ... susține că trebuie avute în vedere două aspecte:

(i) măsurile restrictive cauzate de pandemie au fost eliminate;

(ii) conform caietului de sarcini, postul de conducere este oricum separat parțial de compartimentul de călători astfel încât să asigure protecția șoferului și posibilitatea de vânzare bilete, având un perete despărțitor vitrat în partea superioară dreaptă (pagina 29 a caietului de sarcini).

În concluzie, ... solicită Consiliului înlăturarea argumentelor prezentate de autoritatea contractantă și admiterea contestației, astfel cum a fost formulată.

Consiliul constată că ... a înaintat Consiliului contestația de față, depunând, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr.

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

... a organizat procedura de licitație deschisă, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „.....», ..., inițiată prin publicarea, în SEAP, a anunțului de participare nr. ..., criteriul de atribuire aplicat fiind „cel mai bun raport calitate-preț”, iar valoarea estimată ... lei, fără TVA.

Procedând la soluționarea contestației, Consiliul reține că ... critică elemente ale documentației de atribuire, în ceea ce privește cerințele privind ușile de acces, astfel încât: să fie permisă și ofertarea unor produse omologate cu o singură ușă de acces, să fie eliminată cerința ca accesul șoferului în autobuz să se realizeze printr-o ușă separată și, subsecvent, pentru a asigura o informare completă, corectă și precisă, cerințele să fie corelate între ele, solicitând Consiliului să dispună cele precizate în preambulul prezentei.

Consiliul reține că, potrivit art. 20 alin. (10) din Normele metodologice, 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.

Necesitatea sau oportunitatea achiziționării de produse de o anumită performanță, precum și caracteristicile tehnice impuse pentru

acestea, sunt stabilite de fiecare autoritate contractantă în parte, în funcție de necesitățile obiective și prioritățile comunicate de compartimentele din cadrul autorității contractante [art. 2 alin. (3) lit. b) și art. 12 alin. (3) lit. a) din Normele metodologice, cu modificările și completările ulterioare]. Cenzurarea sau modificarea performanțelor ori caracteristicilor tehnice impuse de autoritatea contractantă pot face obiectul contestării de către operatorii economici interesați în situația încălcării de către autoritate a ipotezei art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare – *„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.”* și cea a art. 156 alin. (2) din același act normativ – *„Cu excepția cazului în care acest lucru este justificat de obiectul contractului, specificațiile tehnice nu precizează un anumit producător, o anumită origine sau un anumit procedeu care caracterizează produsele sau serviciile furnizate de un anumit operator economic și nici nu se referă la mărci, brevete, tipuri, la o origine sau la o producție specifică, care ar avea ca efect favorizarea sau eliminarea anumitor operatori economici sau produse.”*.

Având în vedere dispozițiile art. 20 alin. (10) din Normele metodologice, prin condițiile criticate de contestatoare, autoritatea contractantă a urmărit descrierea produsului (autobuz electric, cu ușă separată pentru șofer, etc.) astfel încât să corespundă necesităților sale, respectiv a urmărit achiziționarea unui produs cu un nivel înalt calitativ, tehnic și de performanță având în vedere că acesta va fi achiziționat în vederea dezvoltării rețelei de prin achiziția de autobuze nepoluante.

Aspectul că autoritatea contractantă dorește achiziționarea unui produs de o înaltă calitate nu este de natură a aduce atingere textelor legale evocate. Impunerea caracteristicilor produsului nu are ca efect introducerea unor obstacole nejustificate de natură să restrângă concurența între operatorii economici și nici nu are ca efect favorizarea sau eliminarea participării la procedura de atribuire a anumitor operatori economici sau a anumitor produse (cu excepția celor care nu corespund necesităților obiective ale autorității).

Dreptul autorităților contractante de a achiziționa produse performante calitativ nu poate fi restricționat, pe considerentul eronat al nerespectării prevederilor art. 155 și 156 din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare. În aceeași direcție, orice autoritate contractantă are obligația respectării principiului proporționalității statuat în art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016, înțeles ca asigurare a corelației dintre necesitatea autorității contractante și obiectul contractului de achiziție publică.

În soluționare, Consiliul va reține argumentele autorității contractante, susținute și de către contestatoare, potrivit cărora Regulamentul ECE R107, la punctul 7.6.1.7.2, permite ca autobuzele ce ar face obiectul procedurii de atribuire pot fi dotate cu o ușă de acces separată pentru șofer: *„Ușa de serviciu trebuie amplasată pe partea vehiculului opusă celei care conține ușa conducătorului auto și este admisă ca ușă de urgență pentru conducătorul auto”*; dotarea autobuzului cu o ușă dedicată șoferului pe lângă ușa de serviciu minimă impusă prin Regulamentul ECE R 107, este o soluție superioară față de cea propusă de contestatoare, fiind implementată de majoritatea producătorilor de autobuze electrice din categoria M2, este o soluție superioară față de cea propusă de contestatoare, fiind implementată de majoritatea producătorilor de autobuze electrice din categoria M2, pentru a asigura un nivel de siguranță și confort optim pentru conducătorul auto și, implicit, pentru comunitatea locală. Autoritatea contractantă a depus, în anexa punctului de vedere transmis, un document, inclusiv fotografii, în care sunt prezentați producători și autobuze electrice din categoria M2 dotate cu ușa separată pentru șofer. Pe de altă parte, contestatoarea formulează critici la modul general, vagi, fără nici un argument și/sau justificare concretă aplicabilă situației criticate.

Având în vedere aspectele evocate, Consiliul stabilește că nu poate obliga autoritatea contractantă la eliminarea/modificarea specificațiilor tehnice criticate. În sens contrar, s-ar limita dreptul autorității de a contracta numai produse performante și care corespund întocmai necesităților sale obiective, prevăzut la art. 20 alin. (10) din Normele metodologice, prin acceptarea de produse care nu ating nivelul de performanță necesar.

Luând în considerare aspectele de fapt și de drept evocate, în baza 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, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul urmează să respingă, ca nefondată, contestația depusă de ..., în contradictoriu cu

Prezenta decizie va fi obligatorie pentru părțile cauzei potrivit dispozițiilor art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Împotriva prezentei decizii se va putea formula plângere la instanța de judecată competentă, atât pentru motive de nelegalitate, cât și de netemeinicie, în termen de 10 zile de la comunicare pentru părțile cauzei, respectiv de la data luării la cunoștință de către alte persoane vătămate potrivit prevederilor art. 29 și 32 din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare.

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

Respinge, ca nefondată, contestația formulată de ..., în contradictoriu cu

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.