

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. 2381/C1/2547

Data: 23.08.2024

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 46508/23.07.2024, formulată de SRL, cu sediul în, ..., ..., înmatriculată la Registrul Comerțului cu nr., având cod unic de înregistrare RO, reprezentată legal prin și convențional prin, cu sediu ales pentru comunicarea actelor de procedură în, împotriva documentației de atribuire, întocmită de către (CONSILIUL JUDEȚEAN), în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în, str. nr. 10, ..., în cadrul procedurii de licitație deschisă, organizată pentru atribuirea contractului având ca obiect „Microbuze electrice noi pentru elevii din, în cadrul Programului privind îmbunătățirea calității aerului și reducerea cantității de emisii de gaze cu efect de seră, prin utilizarea pentru transportul elevilor a autovehiculelor mai puțin poluante de tipul microbuzelor electrice, hibride și alimentate cu gaz natural comprimat”, cod CPV: 34144900-7, s-a solicitat:

-1. obligarea autorității contractante la adoptarea de măsuri de remediere în sensul eliminării cerințelor restrictive și, după caz, nelegale și al modificării documentației de atribuire, conform celor expuse mai jos;

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

În luarea deciziei, **CONSILIUL**, legal investit, a avut în vedere următoarele:

I. Preliminar contestatorul face o scurtă expunere a situației de fapt.

Astfel arată că prin anunțul de participare nr. / 10.07.2024, ... a publicat procedura de atribuire cu titlul „Microbuze electrice noi pentru elevii din, în cadrul Programului privind îmbunătățirea calității aerului și reducerea cantității de emisii de gaze cu efect de seră, prin utilizarea pentru transportul elevilor a autovehiculelor mai puțin poluante de tipul microbuzelor electrice, hibride și alimentate

cu gaz natural comprimat”, cu o valoare estimată de 5.882.352,94 lei si criteriul de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț”.

Procedura de atribuire urmărește achiziționarea unor microbuze electrice în vederea asigurării transportului elevilor.

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

- a) Prețul ofertei (40 puncte);
- b) Autonomia de mers a microbuzului electric garantată de producător (minimum 200 km) - conform certificatului e-sort 2 (10 puncte);
- c) Perioada de garanție standard de funcționare a microbuzului electric (15 puncte);
- d) Perioada de garanție acordată grupului de baterii pentru un parcurs mediu anual de 40.000 km/an (minim: 36 de luni) (15 puncte);
- e) Putere sistem de acționare electric (10 puncte);
- f) Cuplu motor (10 puncte).

În urma analizei prevederilor documentației de atribuire, susține că a constatat existența unor cerințe și a unor factori de evaluare care încalcă dispozițiile legii aplicabile, după cum va detalia în continuare.

II. Argumentația în drept.

A. Cerințele privind omologarea

Contestatorul precizează că potrivit pct. 6 - Documentație de referință și pct. 11 - Documentele solicitate pentru microbuzele electrice - din Anexa nr. 1 la caietul de sarcini, autoritatea contractantă solicită ca ofertanții să depună certificatul de omologare de tip.

La același pct. 6 se stabilește, de asemenea, că „microbuzele electrice de 16+1 locuri vor fi realizate în conformitate cu documentele de standardizare în vigoare, cu reglementările naționale și internaționale privind condițiile tehnice care trebuie îndeplinite de autovehiculele rutiere, pentru a putea circula pe drumurile publice din România”.

În același timp, conform pct. 2.3 din caietul de sarcini (pag. 6-7), „este eligibil proiectul care cuprinde autovehicule mai puțin poluante de tipul microbuzelor electrice, hibride și al celor alimentate cu gaz natural comprimat, ce îndeplinesc următoarele criterii de eligibilitate: c) dețin omologarea CE de tip (de exemplu, microbuzele care dețin o omologare CE de tip a întregului vehicul emisă de orice stat membru al Uniunii Europene nu mai necesită omologare în România) și cartea de identitate a vehiculului (CIV) eliberată de Registrul Auto Român, în conformitate cu procedurile administrative specifice”.

Astfel, arată că autoritatea contractantă solicită, în vederea verificării respectării specificațiilor tehnice, dar și a conformității microbuzelor cu prevederile legislative în vigoare, ca furnizorul să prezinte în mod obligatoriu certificatul de omologare de tip și cartea de identitate a vehiculului.

În opinia sa, această cerință, care implică interdicția de a prezenta certificat de omologare individuală, are un caracter profund restrictiv.

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

Atât omologarea de tip, cât și cea individuală, confirmă că microbuzul este conform cu legislația de omologare aplicabilă și se finalizează cu acordarea cărții de identitate de către RAR, ambele proceduri având deci același rezultat final.

Consideră că permiterea doar a omologării de tip este restrictivă și nu aduce niciun avantaj autorității contractante, limitând concurența. Nu mai puțin, în condițiile evoluției continue a legislației de omologare, nimic nu garantează că un certificat de omologare de tip prezentat la ofertare va mai fi valabil și la livrare. În schimb, omologarea individuală se realizează întotdeauna la nivelul celui mai recent nivel al legislației.

Potrivit Ordinului nr. 2132/08.12.2005 al Ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7 - indicat expres de către autoritatea contractantă la pct. 6 - Documente de referință din Anexa nr. 1 la caietul de sarcini:

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

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

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

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

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

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

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

Pe de altă parte, cerințele amintite, se află în contradicție cu alte prevederi ale documentației de atribuire.

Astfel, deși, autoritatea contractantă solicită ca vehiculele să fie omologate de tip, la pct. 11.1 lit. c) din caietul de sarcini (pag. 25), se instituie obligația de depunere a unor „copii ale documentelor de omologare a microbuzului electric propus din care să rezulte că produsul ce urmează a fi livrat în cadrul contractului de furnizare este omologat de autoritățile competente ale unui stat membru U.E.”.

Cu alte cuvinte, această ultimă prevedere se referă la omologarea de tip, nefiind clar dacă include și omologarea individuală. Or, conform art. 154 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, „autoritatea contractantă are obligația de a elabora documentația de atribuire care conține toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire”.

Totodată, deși achizitorul impune ca ofertanții să aibă în vedere dispozițiile Ordinului nr. 2192/24.08.2023 - ceea ce presupune ca aceștia să depună nu doar certificatul de omologare de tip, ci și cartea de identitate a vehiculului care este obținută doar în ultimă fază de la RAR, imediat anterior înmatriculării -, la punctul 2.1 din Anexa nr. 1 la caietul de sarcini precizează că „la momentul ofertării, microbuzele nu este obligatoriu să existe în stocul producătorului”.

Consideră că aceste cerințe se exclud reciproc, întrucât, prezentarea CIV odată cu oferta presupune existența vehiculului la momentul ofertării.

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

Contestatorul susține că în cadrul tabelului de la pct. 7.7 lit. d) din Anexa nr. 1 la caietul de sarcini se menționează cerințele minime privind

autonomia de mers, fiind stipulat că: „Autonomia și eficiența energetică a microbuzelor oferite va fi certificată numai prin prezentarea certificatului de conformitate pentru un microbuz similar cu cel oferit sau prin raportul de testare efectuat de un organism/entitate autorizată din UE în condițiile metodei E Sort 2, după caz tradus în limba română de un traducător autorizat”.

De asemenea, arată că specificația tehnică privind autonomia de mers reprezintă și un factor de evaluare.

În vederea probării acestor specificații tehnice, autoritatea contractantă a prevăzut posibilitatea ca autonomia și eficiența energetică să poată fi efectuată cu prezentarea unui certificat de conformitate pentru un microbuz similar.

Având în vedere că este vorba de un vehicul diferit de cel oferit, cu masă și dimensiuni diferite, autonomia și eficiența energetică a celui dintâi sunt lipsite de relevanță pentru microbuzul oferit, cel din urmă având întotdeauna alte valori ale acestor specificații tehnice.

Fiind și factor de evaluare, consideră că acesta trebuie să asigure o concurență reală între operatorii economici și să fie însoțit de prevederi care să permită verificarea efectivă a informațiilor furnizate.

Or, prezentarea certificatului de conformitate corespunzător unui vehicul similar (dar diferit din perspectiva caracteristicilor relevante calculării/determinării autonomiei/eficienței energetice) nu îndeplinește aceste cerințe obligatorii și, totodată, dezavantajează în mod injust pe ofertanții care realizează în concret teste asupra vehiculelor oferite, în condiții de funcționare cât mai aproape de realitate.

De asemenea, dacă se acceptă un certificat de conformitate în sensul amintit, nu există niciun avantaj real care să fie adus autorității contractante, care nu va cunoaște valoarea reală a autonomiei/eficienței energetice a produselor oferite decât după momentul livrării.

Or, în cazul în care această valoare diferă de cea menționată în certificatul de conformitate pentru vehiculul similar și asumată prin ofertă, poate deveni incident art. 58 alin. (2) lit. d) din Legea nr. 101/2016, existând riscul constatării nulității contractului.

În opinia sa, dintre probele precizate ca fiind admisibile de către autoritatea contractantă, raportul de testare în condiții E-SORT 2 emis pentru un microbuz cu aceleași caracteristici cu cel oferit (masă, dimensiuni constructive, capacitate) este singurul relevant pentru a determina autonomia și eficiența energetică reală.

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

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

Contestatorul susține că un alt factor de evaluare care încalcă prevederile art. 32 din HG nr. 395/2016 este cel referitor la puterea maximă de acționare a sistemului electric, cu următorul algoritm de calcul: „Punctajul se acordă astfel: a). Oferta admisibilă, cu puterea maximă de 150 kW - pentru categ M2/M3, nu va fi punctată. b). Pentru celelalte oferte admisibile, punctajul se va calcula astfel: - Puterea max. în intervalul 151 kW și 160 kW (categ. M2/M3) - 5 puncte; - Puterea max. în intervalul 161 kW și 170 kW (categ. M2/M3) - 10 puncte”.

Astfel, arată că vor fi punctate suplimentar ofertele care prezintă microbuze cu o putere maximă a motorului mai mare de 151 kW, ponderea atribuită fiind maximă atunci când puterea este de mai mult de 161 kW.

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

Arată că, acordarea unui punctaj suplimentar pentru o putere de acționare cât mai mare, începând cu 151 kW și până la 160 kW, nu influențează decât creșterea vitezei maxime de deplasare a microbuzului. Or, aceasta este oricum este limitată la 100 km/h (conform HG nr. 899/2003 coroborat la art. 9 din RNTR 8 prin raportare la art. 141 alin. (1) din OMTI nr. 980/2011), tocmai pentru o siguranță sporită în contextul existenței unei destinații speciale a vehiculelor - de asigurare a transportului școlar.

Totodată, susține că un motor cu o putere maximă mai mare va consuma mai multă energie electrică, ceea ce înseamnă costuri suplimentare pentru autoritatea contractantă.

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

D. Cerința privind cuplul motor

În ceea ce privește factorul de evaluare denumit „Cuplu motor”, cu următorul algoritm de calcul: „Calculul punctajului pentru acest factor de evaluare se va efectua astfel: a) Oferta admisibilă, cu un cuplu de 1.000 Nm - pentru categ. M2/M3 nu va fi punctată. b) pentru celelalte oferte admisibile, punctajul se va acorda altfel: - Cuplul motor în intervalul 1.001 - 1.100 Nm la maxim 1.100 RPM (categ. M2/M3) - puncte; Cuplu motor în intervalul 1.101 - 1.200 Nm la maxim 1.100 RPM (categ. M2/M3) - 10 puncte.

Solicită eliminarea acestui factor de evaluare, având în vedere că este pur formal, nu aduce niciun avantaj și de natură să restricționeze concurența.

Astfel, potrivit art. 189 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, factorii de evaluare utilizați de autoritatea contractantă trebuie să asigure o concurență reală între operatorii economici și să fie însoțiți de prevederi care să permită verificarea efectivă a informațiilor furnizate de către ofertanți, în scopul aplicării factorilor de evaluare.

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

Contestatorul arată că în cazul acestui factor de evaluare, deși are legătură cu obiectul contractului, punctajul suplimentar este acordat ofertelor care propun un vehicul care are un motor electric cu un cuplu mai mare de 1000 Nm, fără însă a procura autorității contractante vreun avantaj real.

La nivel teoretic, cuplul motorului se află în strânsă legătură cu accelerația vehiculului, fiind direct proporțională cu cea din urmă. Într-o exprimare simplistă, cuplul este forța maximă pe care o poate furniza motorul și este preferat în general atunci când este necesară o putere imediată la o viteză scăzută, în special pentru tractarea unor obiecte foarte grele.

Spre deosebire de motoarele clasice, cele electrice sunt construite astfel încât să furnizeze tot cuplul instantaneu, fiind specific acestora ca nivelul accelerației să fie deosebit de ridicat.

O valoare mai mare a cuplului motorului înseamnă că vehiculul poate accelera și urca mai ușor în rampă. Cu alte cuvinte, un cuplu de peste 1000 Nm este lipsit de orice utilitate practică în cazul în care vehiculele circulă pe un traseu drept, fără rampe, cum este cel specific județului

Prin urmare, consideră că acest factor de evaluare este pur formal și nu aduce niciun avantaj autorității contractante. Dimpotrivă, inserarea sa poate conduce la distorsionarea rezultatului procedurii.

În drept, invocă art. 8 din Legea nr. 101/2016, precum și celelalte prevederi legale menționate în cuprinsul cererii.

Prin adresa nr. 16170/29.07.2024, înregistrată la CNSC sub nr. 48251/30.07.2024 autoritatea contractantă transmite punctul său de vedere cu privire la contestație solicitând respingerea acesteia ca nefondată.

Referitor la critica cu privire la omologare, autoritatea menționează că o consideră nefondată, atâta timp cât, prin cerințele formulate, respectiv, prin solicitarea certificatului de omologare de tip, autoritatea contractanta dorește să aibă garanția furnizării unor microbuze care să corespundă nevoilor autorității contractante, performante, luând în considerare și faptul că acestea vor fi folosite pentru transportul elevilor din

Argumente privind solicitarea de a se prezenta un certificat de omologare de tip.

Autoritatea contractantă precizează că există legislație/ghiduri, cu titlu de exemplu, Ghidul PNRR C15, unde, în Anexa nr. 12 „Termenii de referință pentru elaborarea caietului de sarcini „, se prevăd condiții privind elaborarea caietului de sarcini.

Printre acestea se regăsesc:

- În oferta prezentată, fiecare ofertant va transmite copii ale documentației de omologare a microbuzului electric propus din care să rezulte că produsul ce urmează a fi livrat în cadrul acordului-cadru de furnizare este omologat de autoritățile competente ale unui stat membru UE.

- În documentația de ofertare, ofertanții vor prezenta un angajament ferm prin care se obligă că, în cazul în care oferta lor va fi declarată câștigătoare, vor asigura, fără obligații din partea achizitorului, livrarea la utilizator a microbuzelor electrice de 16+1 locuri (lotul nr. 1), respectiv 8+1 locuri (lotul nr. 2) numai după obținerea de la RAR, pe cheltuiala și răspunderea sa, pentru fiecare autovehicul electric livrat, a certificatului de omologare de tip RAR, împreună cu numărul național de registru și a cărții de identitate, pe care s-a aplicat folia de securitate.

- La momentul livrării către utilizator, furnizorul va prezenta pentru microbuzele electrice de 16+1 locuri (lotul nr. 1) , respectiv 8+1 locuri (lotul nr. 2), în copie, conform cu originalul, documentația de omologare emisă doar de autoritățile competente din statele membre UE, pentru categoria M2 - M3, și Certificatele de omologare de tip RAR conform Legii nr. 230/2003 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 78/2000 și a Ordinelor nr. 2132/2005-RNTR 7, nr. 2224/2020- RNTR 2 și nr. 2135/2005-RNTR 4 , cu toate modificările și completările ulterioare.

- Furnizorul va prezenta, obligatoriu, la livrarea fiecărui microbuz electric de 16+1 locuri (lotul nr. 1), respectiv 8+1 locuri (lotul nr. 2), cartea de identitate a acestuia, în original, eliberată de RAR, pe care s-a aplicat folia de securitate, certificatul de conformitate , în limba română, emis de producătorul microbuzelor electrice.

- Un exemplar al certificatului de conformitate, în original, va fi predat de către ofertantul declarat câștigător la RAR în vederea certificării și obținerii cărții de identitate a microbuzului.

Certificatele de conformitate vor îndeplini prevederile Directivei 2007/46/CE , respectiv Ordinului nr. 2224/2020-RNTR 2.

- Documentația ce trebuie furnizată Utilizatorului Achizitor în legătură cu autovehiculul:

- certificat de conformitate pentru autovehicul, emis de producător;
- cartea tehnică de identitate a autovehiculului, securizată de către Registrul Auto Român;
- manualul de utilizare a autovehiculului;
- certificat de garanție;
- carnet de service, întreținere și garanție (în cazul în care nu sunt disponibile online).

Prin urmare, arată că documentele contestate de SRL sunt documente obligatorii a fi prezentate atât la ofertare, cât și la livrare, fiind menționate în Anexa nr. 12 „Termenii de referință pentru elaborarea caietului de sarcini”.

În ceea ce privește criticile referitoare la autonomia de mers și factorii de evaluare corespunzători, respectiv, factorul de evaluare privind puterea maximă de acționare a sistemului electric și cel privind cuplul motor, menționează de asemenea, că le consideră nefondate, avându-se în vedere considerentele expuse în cele ce urmează.

Argumente privind alegerea factorilor de evaluare:

1. Siguranța și fiabilitatea:

o Puterea motorului: Deși este adevărat că puterea motorului influențează viteza maximă, susține că aceasta are și un impact direct asupra capacității de a menține o viteză constantă și de a reacționa eficient în situații de urgență. O putere adecvată a motorului asigură că microbuzul poate face față situațiilor neprevăzute, cum ar fi necesitatea de a accelera rapid pentru a evita un obstacol sau pentru a se încadra în trafic în siguranță.

o Cuplul motorului: Cuplul motorului nu este important doar în cazul zonelor de munte sau dealuri, ci și pentru manevrabilitatea și răspunsul la accelerare în general.

Un cuplu mai mare permite microbuzului să accelereze mai eficient dintr-o oprire, ceea ce este esențial în situații de trafic urban sau când microbuzul trebuie să traverseze intersecții aglomerate.

2. Eficiența energetică:

o Puterea motorului: Microbuzele electrice cu o putere adecvată a motorului pot funcționa mai eficient la viteze normale de operare, ceea ce poate reduce solicitarea asupra bateriei și implicit, poate prelungi durata de viață a acesteia. În plus, tehnologia modernă permite motoarelor să fie și eficiente din punct de vedere energetic, reducând consumul total. Chiar mai mult, există un criteriu minim impus prin caietul de sarcini privind autonomia minimă a microbuzelor.

o Cuplul motorului: Un cuplu motor adecvat poate contribui la o utilizare mai eficientă a energiei în timpul accelerării și decelerării, mai ales în mediul urban unde aceste manevre sunt frecvente.

3. Confort și experiența utilizatorului:

o Puterea motorului: O putere suficientă asigură că microbuzul poate transporta un număr maxim de pasageri și bagaje fără a compromite performanța. Aceasta este importantă pentru confortul pasagerilor, mai ales în cazul unor trasee mai lungi sau a unor zile în care microbuzul este încărcat la capacitate maximă.

o Cuplul motorului: Un cuplu motor mare poate asigura o accelerare lină și rapidă, evitând astfel situațiile în care microbuzul este lent în a porni de la semafor sau în a se încadra în trafic. Aceasta contribuie la o călătorie mai confortabilă și mai sigură pentru elevi.

4. Flexibilitatea și adaptabilitatea:

o Puterea motorului: Specificațiile pentru puterea motorului asigură că microbuzul poate fi utilizat într-o varietate de condiții, nu doar în

mediul rural, dar și în zone urbane sau periurbane, unde cerințele de performanță pot fi mai ridicate.

o Cuplul motorului: Asigurarea unui cuplu adecvat permite microbuzului să fie versatil și capabil să opereze eficient chiar și în condiții neprevăzute, cum ar fi drumuri temporar degradate sau încărcături neobișnuite.

Deplasarea în zone colinare, de deal și munte:

1. Flexibilitate operațională:

o Variații ale traseelor: Chiar dacă majoritatea traseelor sunt în zone de câmpie, pot apărea situații în care microbuzul trebuie să acopere rute care includ zone colinare sau de deal, fie ocazional, fie permanent. Un motor cu un cuplu adecvat este esențial pentru a asigura performanța optimă pe aceste trasee, de a evita suprasolicitarea și supraîncălzirea motorului în zilele cu temperaturi foarte ridicate, dar și de a evita situația în care un microbuz cu un motor subdimensionat nu ar face față unor zone colinare, iar instituțiile publice vor fi nevoite să cheltuiască bani suplimentari pentru închirierea unor alte modele de microbuze.

o Evenimente speciale: Microbuzul poate fi utilizat și pentru excursii școlare, activități extracurriculare sau alte evenimente care necesită deplasarea în afara județului, inclusiv în zone montane.

2. Adaptabilitate la diverse condiții de drum:

o Drumuri neamenajate: În zonele rurale sau mai puțin dezvoltate, drumul poate fi degradat sau neamenajat, iar un motor cu cuplu mare ajută la depășirea acestor dificultăți.

o Condiții meteorologice: Pe timp de iarnă sau în condiții de vreme nefavorabilă, cum ar fi ploaia abundentă sau ninsori, un cuplu motor mai mare asigură tracțiune și stabilitate sporite, permițând microbuzului să navigheze în siguranță pe drumuri alunecoase sau acoperite de zăpadă.

Durata de viață prelungită a unui motor performant:

1. Rezistență la uzură:

o Operare eficientă: Un motor mai performant operează mai eficient, reducând stresul asupra componentelor sale. Un motor subdimensionat trebuie să funcționeze la capacitate maximă mai frecvent, ceea ce duce la uzură accelerată și la o durată de viață mai scurtă.

2. Întreținere și costuri reduse:

o Intervale de întreținere mai lungi: Motoarele performante, datorită eficienței și calității superioare, necesită întreținere mai rară comparativ cu motoarele subdimensionate. Acest lucru reduce costurile de întreținere și minimizează timpul de nefuncționare.

O Eficiență energetică: Motoarele performante sunt adesea proiectate pentru a fi mai eficiente energetic, reducând consumul de energie electrică și, implicit, costurile operaționale pe termen lung.

Cu titlu de exemplu, menționează faptul că:

- un modelul electric are o greutate de 1.300 kg dezvoltă
- o puterea motorului de 27.4 kw
- o Cuplu motor de 250 Nm
- Un microbuz electric are aproximativ 6.500 kg
- Dacă calculăm raportul maselor: $6.500/1.300 \text{ kg} = 5$ astfel ar rezulta:

- o puterea motorului de $27,4 \text{ kW} \times 5 = 137 \text{ kW}$

- o Cuplu motor de $250 \text{ Nm} \times 5 = 1.250 \text{ Nm}$

În consecință, consideră că, prin criteriile stabilite se evită achiziția unor microbuze slab calitative și neperformante, dar urmărind în același timp să se obțină cel mai bun raport calitate/preț.

Cu privire la solicitarea certificatului de conformitate menționează că acesta a fost solicitat pentru a avea garanția că ofertantul a mai livrat produse similare cu cele care fac obiectul contractului de furnizare.

În consecință, ținând cont de cele expuse, intenția autorității contractante a fost ca să achiziționeze microbuze electrice performante, cu o fiabilitate cât mai ridicată, care să fie funcționale o durată cât mai lungă de timp, care să nu producă costuri în sarcina autorității contractante datorită evenimentelor ce pot apărea din cauza suprasolicitării acestora și care să poată să circule oriunde, nu doar în zone de câmpie.

Prin stabilirea factorilor de evaluare mai sus menționați, consideră că s-au respectat principiile care guvernează achizițiile publice stipulate la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/9016, asigurându-se astfel, tratamentul egal, transparența și proporționalitatea prin întocmirea documentației de atribuire.

Pe cale de consecință, pentru motivele arătate pe parcursul prezentei, în opinia sa este evident că, criticile contestatorului nu pot fi reținute în condițiile în care aspectele prezentate de către acesta nu sunt argumentate și nici fundamentate din punct de vedere legal, autoritatea contractantă întocmind documentația de atribuire în concordanță cu prevederile legale în vigoare.

Având în vedere cele de mai sus, solicită Consiliului să dispună respingerea contestației ca fiind nefondată.

Prin corespondența înregistrată la CNSC sub nr. 48251/30.07.2024 autoritatea contractantă transmite documentele din dosarul achiziției.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 47472/26.07.2024, ... SRL depune, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 210421482/1, tranzacția: 1480978991/297032869 din data de 25.07.2024, emisă de CEC Bank – Sucursala Victoria, în valoare de 117.647,06 lei.

Analizând susținerile și documentele depuse la dosarul cauzei, **CONSILIUL constată următoarele:**

..... (CONSILIUL JUDEȚEAN), în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura de licitație deschisă, pentru

atribuirea contractului având ca obiect „Microbuze electrice noi pentru elevii din”, în cadrul Programului privind îmbunătățirea calității aerului și reducerea cantității de emisii de gaze cu efect de seră, prin utilizarea pentru transportul elevilor a autovehiculelor mai puțin poluante de tipul microbuzelor electrice, hibride și alimentate cu gaz natural comprimat”, cod CPV: 34144900-7, elaborând, în acest sens, documentația de atribuire aferentă și publicând în SEAP, anunțul de participare/10.07.2024, conform căruia valoarea estimată a procedurii este în intervalul 5.882.352,94 lei. Conform cap. II.2.5 din anunț, criteriul de atribuire al contractului este „cel mai bun raport calitate preț”.

Prin contestația care face obiectul prezentei, ... SRL este nemulțumit de anumite prevederi ale documentației de atribuire, considerând că acestea încalcă dispozițiile legii aplicabile, solicitând cele precizate în partea introductivă a deciziei.

În ceea ce privește solicitarea contestatorului de a permite prezentarea certificatului de omologare individuală, în detrimentul celui de omologare de tip, Consiliul o va respinge, ca neîntemeiată, pentru motivele ce vor fi expuse, în continuare:

În preambulul soluționării criticilor de mai sus, Consiliul reține că procedura în cauză a fost demarată în baza contractului de finanțare nerambursabilă având nr. 353/I/GES/I8.04.2024, iar depunerea contractului s-a făcut în baza Hotărârii Consiliului Județean nr. 251 din data de 08.09.2023.

Rezultă astfel, că o condiție esențială pentru aprobarea contractului de finanțare a fost existența și avizarea în prealabil de către finanțator a documentației tehnice, orice modificare a acesteia, în această etapă, fiind de natură a periclita întreaga procedură de atribuire și, implicit, contractul de finanțare mai sus menționat.

Potrivit documentației de atribuire, finanțarea procedurii este asigurată din Planul Național de Reziliență și Redresare, autoritatea contractantă având posibilitatea de a derula procedura de achiziție numai cu condiția respectării prevederilor Ghidului solicitantului aferent apelului de proiecte cu titlul Microbuze electrice pentru elevi, finanțat din componenta C15: Educație, Reforma 6. Actualizarea cadrului legislativ pentru a asigura standarde ecologice de proiectare, construcție și dotare în sistemul de învățământ preuniversitar, Investiția 10. Dezvoltarea rețelei de școli verzi și achiziționarea de microbuze verzi prin Planul Național de Redresare și Reziliență (aprobat prin Decizia 2021/0309 de punere în aplicare a consiliului din 3 noiembrie 2021 de aprobare a evaluării Planului Național de Redresare și Reziliență al României), care stabilește, în anexa 12, *„Termenii de referință privind achiziționarea de autovehicule nepoluante de transport persoane microbuze electrice pentru transportul elevilor din învățământul preuniversitar”*, următoarele aspecte: *„Termenii de referință fac parte integrantă din documentația de*

atribuire și constituie ansamblul cerințelor – considerate de Autoritatea contractantă ca fiind minimale și obligatorii – pe baza cărora se elaborează de către fiecare ofertant propunerea tehnică”.

Potrivit capitolului 1.6 - Cerințe generale - pag. 9 din anexa anterior menționată, beneficiarii finanțării au primit de la finanțator următoarele instrucțiuni: „Microbuzele electrice de 16+1 locuri (lotul nr. 1), respectiv 8+1 locuri (lotul nr. 2) vor fi structurate cu o singură secțiune (nearticulat și fără etaj), într-o construcție cu podeaua/planșeul coborât/ă, și vor fi dotate cu facilități pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă (rampă și/sau alte dotări specifice), fiind destinate transportului școlar, respectând prevederile înscrise în Directiva 2009/33/CE a parlamentului european și a consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și în Regulamentul nr. 51 din 2007 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU).

În oferta prezentată, fiecare ofertant va transmite copii ale documentației de omologare a microbuzului electric propus din care să rezulte că produsul ce urmează a fi livrat în cadrul acordului-cadru de furnizare este omologat de autoritățile competente ale unui stat membru UE.

În documentația de ofertare, ofertanții vor prezenta un angajament ferm prin care se obligă ca, în cazul în care oferta lor va fi declarată câștigătoare, vor asigura, fără obligații din partea achizitorului, livrarea la utilizator a microbuzelor electrice de 16+1 locuri (lotul nr.1), respectiv 8+1 locuri (lotul nr.2) numai după obținerea de la RAR, pe cheltuiala și răspunderea sa, pentru fiecare autovehicul electric livrat, a certificat de omologare de tip RAR , împreună cu numărul național de registru și a cărții de identitate, pe care s-a aplicat folia de securitate.

La momentul livrării către utilizator, furnizorul va prezenta pentru microbuzele electrice de 16+1 locuri (lotul nr.1), respectiv 8+1 locuri (lotul nr.2), în copie, conform cu originalul, documentația de omologare emisă doar de autoritățile competente din statele membre UE, pentru categoria M2 - M3, și Certificatele de omologare de tip RAR conform Legii nr. 230/2003 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 78/2000 și a Ordinului nr. 2132/2005-RNTR 7, nr. 2224/2020-RNTR 2 și nr. 2135/2005-RNTR 4, cu toate modificările și completările ulterioare.

Furnizorul va prezenta, obligatoriu, la livrarea fiecărui microbuz electric de 16+1 locuri (lotul nr.1), respectiv 8+1 locuri (lotul nr.2), cartea de identitate a acestuia, în original, eliberată de RAR, pe care s-a aplicat folia de securitate, certificatul de conformitate, în limba română, emis de producătorul microbuzelor electrice.

Un exemplar al certificatului de conformitate, în original, va fi predat de către ofertantul declarat câștigător la RAR în vederea certificării și obținerii cărții de identitate a microbuzului. Certificatele de

conformitate vor îndeplini prevederile Directivei 2007/46/CE, respectiv Ordinului 2224/2020-RNTR 2”.

În contextul arătat, pentru a putea realiza achiziția în speță, autoritatea contractantă este obligată să respecte termenii de referință menționați, în caz contrar, aflându-se în situația de a nu putea finaliza achiziția, prin neîncadrarea în termenii contractului de finanțare și lipsa de eligibilitate a cheltuielilor asumate.

Procedând la identificarea semnificațiilor sintagmelor „omologare de tip” și „omologare individuală”, din caietul de sarcini aferent prezentei proceduri de atribuire, Consiliul reține prevederile art. 2 „definiții” din REGULAMENTUL (UE) 2018/858 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 30 mai 2018 privind homologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, astfel:

- art. 2 pct. 1: „omologarea de tip” - „procedura prin care o autoritate de homologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante”;
- art. 2 pct. 6: „omologarea individuală” - „procedura prin care o autoritate de homologare certifică faptul că un anumit vehicul, unic sau nu, respectă dispozițiile administrative și cu cerințele tehnice relevante pentru homologarea UE individuală a vehiculelor sau pentru homologarea națională individuală a vehiculelor”.

Scopul reglementării omologării de tip a vehiculelor se regăsește în considerentul 40 la Regulamentul (UE) 2018/858, potrivit căruia „Sistemul de homologare UE de tip trebuie să permită fiecărui stat membru să confirme că **fiecare tip de vehicul** și fiecare tip de sistem, componentă sau unitate tehnică separată destinate tipului respectiv de vehicul au fost supuse încercărilor și inspecțiilor prevăzute în prezentul regulament pentru a se **verifica conformitatea lor cu cerințele de omologare de tip** prevăzute în prezentul regulament și că producătorul a obținut un certificat de homologare pentru acestea. **Sistemul de omologare UE de tip obligă producătorii să producă vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate în conformitate cu tipul omologat**”.

În acest context, Consiliul apreciază că solicitarea prezentării în ofertă a certificatului de tip reprezintă expresia unei necesități obiective, de achiziționare a unor vehicule de serie, al cărui tip constructiv a fost deja testat și dovedit că este conform cu cerințele de homologare prevăzute de legislația comunitară, la care România este parte urmare a semnării Tratatului de Aderare ratificat prin Legea nr. 157 din 24 mai 2005.

Consiliul reține că, potrivit considerentului 42 din Regulamentul (UE) 2018/858, „conformitatea producției reprezintă unul dintre elementele fundamentale ale sistemului de homologare UE de tip și, prin urmare, măsurile stabilite de producător pentru a garanta o astfel de

conformitate ar trebui să fie aprobate de autoritatea competentă sau de un serviciu tehnic calificat în mod corespunzător desemnat în acest scop și să facă obiectul unei **verificări periodice** prin intermediul unor audituri independente periodice. În plus, autoritățile de omologare trebuie să asigure **verificarea conformității continue** a produselor din industria autovehiculelor în cauză”.

Rezultă că scopul solicitării certificatului de omologare de tip este ca vehiculele ofertate să fie produse într-o fabrică a cărei funcționare este supravegheată/verificată permanent în scopul menținerii nivelului de calitate și conformitate atestat prin certificatul de omologare de tip.

Pe de altă parte, din analiza art. 7 din Reglementarea RNTR 7, privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere aprobată prin Ordinul nr. 1275/2009 (act normativ în vigoare la data inițierii prezentei proceduri de atribuire), rezultă că procedura de omologare individuală se adresează autovehiculelor care nu dețin omologare europeană de tip, adică celor care provin din state non-membre ale Uniunii Europene, precum și celor care dețin omologare europeană de tip, dar au fost modificate din punct de vedere constructiv în raport cu tipul omologat.

Având în vedere aspectele menționate anterior, Consiliul apreciază că eventuala înlocuire a cerinței referitoare omologarea de tip cu o cerință care să permită, alternativ, prezentarea certificării individuale a unui vehicul ar fi de natură să transfere riscul de neîndeplinire a contractului pe motivul că vehiculele nu pot fi înmatriculate în circulație din sarcina ofertantului în sarcina autorității contractante, deoarece, fiind emis pentru un anumit exemplar de vehicul (și nu pentru un tip de vehicule), certificatul de omologare individual nu caracterizează un întreg lot de vehicule care urmează a fi furnizate, ci, doar exemplarul care a fost prezentat autorităților competente în vederea omologării.

Scopul pentru care a organizat autoritatea contractantă prezenta procedură este achiziționarea a 5 microbuze electrice care să îndeplinească în totalitate condițiile impuse prin programul de finanțare, inclusiv condiția „În oferta prezentată, fiecare ofertant va transmite copii ale documentației de omologare a microbuzului electric propus din care să rezulte că produsul ce urmează a fi livrat în cadrul acordului-cadru de furnizare este omologat de autoritățile competente ale unui stat membru UE” iar, ținând cont de faptul că obiectul achiziției nu include un produs singular (un singur microbuz) ci, un lot de 5 microbuze, Consiliul reține că acest scop poate fi îndeplinit prin prezentarea certificatului de conformitate de tip, acesta demonstrând conformitatea unui tip/lot de vehicule, nu a certificatului de omologare individuală care demonstrează conformitatea unui anumit exemplar dintr-un lot de vehicule.

Prin urmare, Consiliul reține că cerința prezentării certificatului de omologare de tip, nu a celui de omologare individuală, nu este restrictivă și este expresia unei necesități obiective a autorității

contractante, critica contestatorului urmând a fi respinsă.

Critica contestatorului privind autonomia de mers și factorul de evaluare aferent acestuia urmează a fi admisă, deoarece, la pct. 7.7 lit. d) din Anexa nr. 1 la caietul de sarcini, autoritatea contractantă a precizat că acceptă demonstrarea autonomiei și eficienței energetice a microbuzelor prin depunerea unor certificate E-SORT 2 emise pentru „(...) un microbuz **similar** (...)”, sintagmă care ar putea fi interpretată în sensul acceptării unor certificate emise pentru microbuze de alt tip, dacă acestea sunt similare cu cel care a fost solicitat prin prezenta documentație de atribuire.

Consiliul reține că termenul „*similar*” implică un anumit grad de subiectivitate, aspect incompatibil cu rigorile prevăzute la art. 154 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, care impun ca documentația de atribuire să asigure „(...) operatorilor economici o **informare completă, corectă și precisă** cu privire la cerințele achiziției, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire”.

Cu privire la obligația autorității de a informa în mod complet, corect și precis operatorii economici cu privire la modalitatea în care le vor fi evaluate ofertele, s-a pronunțat și Curtea de Justiție a Uniunii Europene, în cauza **C-42/13**, astfel:

„42 Or, Curtea a hotărât deja că unei autorități contractante îi revine sarcina de a respecta cu strictețe criteriile pe care ea însăși le-a stabilit, astfel încât aceasta ar avea obligația să excludă de la o achiziție un operator economic care nu a comunicat un înscris sau o informație a cărei prezentare era impusă în documentele acestei achiziții sub sancțiunea excluderii (a se vedea în acest sens Hotărârea Manova, C 336/12, EU:C:2013:647, punctul 40).

43. Această obligație strictă ce revine autorităților contractante derivă din **principiul egalității de tratament** și din **obligația de transparență** care decurge de aici, cărora le sunt supuse autoritățile contractante, în temeiul articolului 2 din Directiva 2004/18.

44. Astfel, pe de o parte, 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 are ca scop să garanteze absența riscului de favoritism și de arbitrar din partea autorității contractante. Aceasta 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 informații în mod rezonabil și obișnuit de diligenți 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”.

Din analiza prevederilor legale și a jurisprudenței comunitare anterior reprodusă, Consiliul reține că procedurile de atribuire a contractelor de achiziție publică sunt caracterizate de un grad ridicat de predictibilitate, astfel încât, potențialii ofertanți să fie informați cu privire la fiecare amănunt care i-ar putea împiedica să accedă la calitatea de ofertant desemnat câștigător și, implicit, la obținerea profitului rezultat din executarea contractului.

Față de cele de mai sus, Consiliul urmează să admită critica contestatorului privind modalitatea de demonstrare a autonomiei, urmând a obliga autoritatea contractantă la modificarea acesteia, în sensul depunerii **certificatului E-SORT 2, nu pentru un microbuz similar, ci, pentru tipul de microbuz ofertat.**

Alte aspecte criticate sunt cele referitoare la cerințe tehnice ale microbuzului, impuse ca factori de evaluare, respectiv, Putere sistem de acționare electric și Cuplu motor și vizează modul de punctare pentru cei doi factori de evaluare.

Consiliul reține, în soluționare, că autoritatea contractantă, în fișa de date a achiziției, la cap. II.2.5, a stabilit, printre factorii de evaluare:

Criterii de atribuire

Cel mai bun raport calitate – preț

Putere sistem de acționare electric

Pondere: 10 %

Invers proporțional

Punctaj maxim total 10

Algoritm de calcul: Calculul punctajului pentru acest factor de evaluare se va efectua astfel: a) Oferta admisibilă, cu puterea maximă de 150 kW - pentru categ. M2/M3, nu va fi punctată. b) Pentru celelalte oferte admisibile, punctajul se va calcula astfel: - Puterea max. în intervalul 151 kW și 160 kW (categ. M2/M3) - 5 puncte; - Puterea max. în intervalul 161 kW și 170 kW (categ. M2/M3) - 10 puncte. Ofertele care se vor referi la puteri maxime ale sistemului electric de acționare mai mici de 150 kW (pentru categ. M2/M3), vor fi respinse și declarate neconforme. Ofertele care prezintă puteri maxime mai mari de 170 kW (categ. M2/M3), nu vor fi punctate suplimentar. Pentru probarea puterii motorului electric ofertanții vor prezenta Certificatul de Conformitate U.E. pentru un autovehicul similar cu cel ofertat, fără să fie nevoie ca elementele de individualizare - identificare (serie șasiu-nr. de identificare, serie motor, an fabricație) să coincidă cu cele ale microbuzelor ce vor fi livrate sau certificatul Certificatul ECE – R85 (certificatul trebuie să fie obținut pentru categoria din care face parte vehiculul ofertat).

Cuplu motor

Pondere: 10 %

Invers proporțional

Punctaj maxim total 10

Algoritm de calcul: Calculul punctajului pentru acest factor de evaluare se va efectua astfel: a) Oferta admisibilă, cu un cuplu de 1.000 Nm - pentru categ. M2/M3, nu va fi punctată. b) Pentru celelalte oferte admisibile, punctajul se va calcula astfel: - Cuplu motor în intervalul 1.001 – 1.100 Nm la maxim 1.100 RPM (categ. M2/M3) - 5 puncte - Cuplu motor în intervalul 1.101 – 1.200 Nm la maxim 1.100 RPM (categ. M2/M3) - 10 puncte. Ofertele care se vor referi la cuplu motor mai mic de 1.000 Nm (pentru categ. M2/M3), vor fi respinse și declarate neconforme, iar ofertele care prezintă cuplu motor mai mare de 1.200 Nm (categ. M2/M3), nu vor fi punctate suplimentar. Pentru probarea cuplului motor ofertanții vor prezenta Certificatul de Conformitate U.E. pentru un autovehicul similar cu cel ofertat, fără să fie nevoie ca elementele de individualizare - identificare (serie șasiu-nr. de identificare, serie motor, an fabricație) să coincidă cu cele ale microbuzelor ce vor fi livrate sau Certificatul ECE – R85 (certificatul trebuie să fie obținut pentru categoria din care face parte vehiculul ofertat).

În cadrul caietului de sarcini (anexa 1), autoritatea contractantă a stabilit printre altele următoarele specificații tehnice:

- Putere maximă: minim 150 kW la maxim 1.750 RPM

- Cuplu maxim: minim 1000 Nm

În soluționare, Consiliul reține, următoarele prevederi legale:

- art. 3 alin. (1) lit. rr) din Legea nr. 98/2016 „specificații tehnice - cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, într-o manieră corespunzătoare îndeplinirii necesității autorității contractante”;*
- art. 154 alin. (1) Legea nr. 98/2016 „Autoritatea contractantă are obligația de a elabora documentația de atribuire care conține toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire”;*
- art. 155 alin. (6) „Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici”*
- art. 156 alin. (2) „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”*
- art. 20 alin. (10) din H.G. nr. 395/2016: „Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice care reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau*

lucrare să fie descris, în mod obiectiv, astfel încât să corespundă necesității autorității contractante."

Având în vedere aceste prevederi legale autoritatea contractantă nu poate fi obligată să accepte produse care să nu corespundă necesităților sale, iar Consiliul nu poate sancționa autoritatea contractantă pentru exercitarea dreptului său de a nu aduce modificări cerințelor tehnice ori altor prevederi ale documentației, atâta timp cât acestea îi satisfac interesele. Autoritatea contractantă este singura în măsură să-și stabilească propriile necesități, orice achiziție care nu ar conduce la satisfacerea în mod deplin a nevoilor sale reprezentând o folosire ineficientă a fondurilor. Prin urmare, 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 său, relevante în acest caz fiind dispozițiile art. 3 din HG nr. 395/2016.

Drepturile autorităților contractante la care s-a făcut referire mai sus trebuie exercitate cu bună credință, iar nu cu scopul de a limita sau restricționa accesul la procedură, de natură a restrânge concurența între agenții economici, întrucât s-ar aduce atingere principiilor care stau la baza atribuirii contractului de achiziție publică – nediscriminarea și tratamentul egal și s-ar încălca prevederile art. 50 din Legea nr. 98/2016, potrivit cărora *„(1) Autoritățile contractante nu vor concepe sau structura achizițiile ori elemente ale acestora cu scopul exceptării acestora de la aplicarea dispozițiilor prezentei legi ori al restrângerii artificiale a concurenței. (2) În sensul alin. (1), se consideră că există o restrângere artificială a concurenței în cazul în care achiziția ori elemente ale acesteia sunt concepute sau structurate cu scopul de a favoriza ori dezavantaja în mod nejustificat anumiți operatori economici."*

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

Iar, pe de altă parte, la dispozițiile art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016, conform cărora: *„Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici"*, precum și la cele ale art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016: *„Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice care reprezintă*

cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, astfel încât să corespundă necesității autorității contractante.

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

Astfel, nu există o disproporție în ceea ce privește modul de punctare a ofertelor, respectiv: pentru puterea de 150 kW, oferta primește 0 puncte; pentru puterea cuprinsă între 151-160 kW, oferta primește 5 puncte; pentru puterea cuprinsă între 161-170 kW oferta primește 10 puncte; pentru puterea mai mare de 170 kW, ofertele nu vor fi punctate suplimentar; pentru putere mai mică de 150Kw, ofertele vor fi respinse, ca neconforme.

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

Având în vedere cele de mai sus, Consiliul va respinge, ca neîntemeiată, critica autorului contestației cu privire la algoritmul de punctare a factorului de evaluare *Putere sistem de acționare electric*, stabilit de autoritatea contractantă.

Referitor la cerința cu privire la factorul de evaluare *Cuplu motor*, Consiliul reține că societatea contestatoare nu indică, precizează sau argumentează care sunt motivele pentru care această cerință ar trebui eliminată, limitându-se doar la formularea unei susțineri generice.

Astfel, în condițiile în care contestatorul nu indică/precizează și/sau argumentează care sunt motivele pentru care această cerință este nejustificată și nelegală, Consiliul nu se poate substitui societății contestatoare în ce privește indicarea/identificarea motivelor concrete de nelegalitate a cerinței atacate.

Simpla declarație a contestatorului privind presupusul caracter restrictiv, în lipsa oricărei probe nu este suficientă pentru a demonstra caracterul neconform/ inacceptabil al ofertei respective. Scopul obligației de motivare, prin raportare la date concrete, este acela de a arăta Consiliului în calitate de organism administrativ-jurisdicțional, în speță,

sau instanței de judecată, împrejurările relevante pentru soluționarea contestației și, totodată, explicațiile pentru care drepturile contestatorului au fost lezate prin conduita presupus nelegală a autorității contractante.

Contestația trebuie formulată cu respectarea tuturor condițiilor prevăzute de lege, iar una dintre acestea este tocmai motivarea, în fapt și în drept, care servește la determinarea exactă a obiectului procedurii administrativ-jurisdicționale, având în vedere principiul disponibilității potrivit căruia judecata are loc în limitele sesizării.

În susținerea contestației contestatorul avea obligația pe de-o parte de a indica în concret în ce constă caracterul restrictiv al cerinței și pe de altă parte de a proba acest caracter, fiind pe deplin aplicabile în acest caz prevederile art. 249 c.p.c potrivit cărora: *„cel care face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile anume prevăzute de lege”*. Astfel, fiecare parte litigantă are obligația de a-și dovedi pretențiile, susținerile, prin producerea unor mijloace de probă legale, verosimile, pertinente și concludente, potrivit principiului de drept *„probatio incumbit ei qui digit, non ei qui negat”*.

Având în vedere prevederile art. 10 lit. g) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va reține în soluționare faptul că literatura juridică dar și practica judiciară, a statuat că în cadrul procesului civil sarcina probei este împărțită între reclamant și pârât, în speță între contestator și autoritatea contractantă, la care se adaugă și rolul activ al Consiliului care, potrivit art. 254 alin. (5) c.p.c, poate ordona administrarea probelor considerate necesare chiar dacă părțile se împotrivesc.

Cu toate acestea, existența rolului activ al Consiliului nu poate conduce la concluzia că întreaga sarcina a probei ar cădea asupra Consiliului, ceea ce nu se întâmplă nici măcar în cadrul dosarelor supuse principiului oficialității, sau că nerespectarea dispozițiilor legale cu privire la propunerea și administrarea probelor nu ar avea pentru părți consecințe procedurale. Pe cale de consecință, în măsura în care partea ce formulează anumite critici, susțineri nu este solitară în efortul de a proba, aceasta rămâne singura sancționată în caz de eșec, deoarece dacă nu administrează probele care să convingă Consiliul, cu toată eventuala colaborare a adversarului și în pofida rolului activ al Consiliului, va pierde dosarul, iar adversarul va triumfa.

În speță, aplicând principiile cu caracter teoretic enunțate mai sus, Consiliul apreciază că, în soluționarea contestației, societatea contestatoare ar fi trebuit să dovedească/probeze caracterul restrictiv al cerinței.

Față de aceste aspecte Consiliul va respinge, ca nedovedite, criticile cu privire la factorul de evaluare *Cuplu motor*.

Pentru considerentele anterior expuse, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016 cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va admite, în parte, în ceea ce privește

demonstrarea autonomiei, contestația formulată de SRL, în contradictoriu cu (CONSILIUL JUDEȚEAN) iar, pe cale de consecință, va obliga autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire, cu respectarea prevederilor legale și a motivării aferentă prezentei, în termen de 10 zile de la comunicare.

În temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge, în rest, ca nefondată, contestația formulată de SRL, în contradictoriu cu (CONSILIUL JUDEȚEAN).

Pentru aceste motive
în baza documentelor depuse de părți,
CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

DECIDE:

Admite, în parte, în ceea ce privește demonstrarea autonomiei, contestația formulată de SRL, în contradictoriu cu (CONSILIUL JUDEȚEAN) iar, pe cale de consecință, obligă autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire, cu respectarea prevederilor legale și a motivării aferentă prezentei, în termen de 10 zile de la comunicare.

Respinge, în rest, ca nefondată, contestația formulată de SRL, în contradictoriu cu (CONSILIUL JUDEȚEAN).

Obligatorie.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere în termen de 10 zile de la comunicare.

**Complet de soluționare a contestațiilor
în domeniul achizițiilor publice:**

Consilier de soluționare
.....

Președinte
.....

Consilier de soluționare
.....

Redactat practicaua deciziei
.....

Redactată în 4 (patru) exemplare originale, conține 21 (douăzeciuna) pagini