

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 nr. 81/18.03.2024, înregistrată la CNSC cu nr. ..., formulată de ... SRL, cu sediul în ..., înmatriculată în Registrul Comerțului sub nr. ..., având CUI ..., reprezentată legal prin administrator ..., și convențional prin SCA ..., cu sediul în ..., adresă indicată și pentru comunicarea actelor de procedură, împotriva documentației de atribuire elaborată de COMUNA ..., în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în localitatea ..., str. ..., în cadrul procedurii de licitație deschisă, derulată online, în vederea atribuirii contractului având ca obiect: „ACHIZIȚIA UNUI MICROBUZ ELECTRIC (NEPOLUANT) PENTRU TRANSPORT PERSOANE, COMUNA ..., JUDEȚUL VRANCEA”, cod CPV 34114400-3, s-au solicitat următoarele:

„1. Anularea în parte a documentației de atribuire, potrivit celor arătate în cuprinsul Contestației;

2. Obligarea Autorității contractante la remedierea documentației de atribuire în conformitate cu dispozițiile legale incidente și ale hotărârii ce urmează a fi pronunțată în prezenta cauză, cu prelungirea în mod corespunzător a termenului de depunere a ofertelor;

3. Suspendarea Procedurii de atribuire până la soluționarea fondului cauzei, potrivit art. 22 din Legea nr. 101/2016”.

Totodată, în temeiul dispozițiilor art. 19 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, s-a solicitat accesul la dosarul format în cadrul Consiliului.

Cererea de suspendare a procedurii de atribuire a fost soluționată prin încheierea CNSC nr. ... din 26.03.2024, fiind admisă.

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

Prezentând situația de fapt, contestatorul menționează datele relevante ale anunțului prin care a fost inițiată procedura de atribuire și subliniază că documentația de atribuire nu este conformă legislației achizițiilor publice.

În acest sens, redă cerințele fișei de date - punctul II.2.5. Criterii de atribuire, respectiv componenta tehnică reprezentată de „*Cuplu minim sistem de acționare electric*”, precum și algoritmul de calcul, indicând două proceduri identice inițiate de aceeași autoritate contractantă, proceduri ce au fost contestate, respectiv anulate. Subliniază că modalitatea în care autoritatea contractantă a înțeles să puncteze unul dintre factorii tehnici de evaluare a ofertelor, dar și două dintre cerințele minime impuse prin caietul de sarcini (cuplul maxim al motorului care trebuie să fie de minimum 1000 Nm și obligația de a prezenta certificatul de conformitate pentru vehiculul similar din categoria M3), încalcă principiile statuate la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, precum și celelalte dispozițiile legale invocate în contestație, cu intenția de favorizare a anumitor operatori economici, rezultatul fiind acela al denaturării concurenței.

Argumentând, autorul contestației invocă și redă dispozițiile legale pe care le consideră relevante, respectiv art. 2 alin. (2), art. 3 alin. (1) lit. z), art. 50 și art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016, prevederile art. 1 alin. (2), art. 20 alin. (2), art. 32 alin. (2), art. 139 alin. (1) și alin. (2) din H.G. nr. 395/2016, precum și art. 42 din Directiva 24/2014.

Detaliind motivele de nelegalitate, ... SRL prezintă următoarele considerente:

a. Referindu-se la factorii tehnici de evaluare susține că, prin algoritmul de acordare a punctajului, organizatoarea procedurii a creat premisele favorizării anumitor operatori economici, cu încălcarea regulilor concurențiale.

În ceea ce privește factorul tehnic de evaluare cuplul motorului, consideră că este criticabilă (i) însăși alegerea ca factor de evaluare în contextul concret al procedurii de atribuire, (ii) valoarea minimă a cuplului impusă prin documentația de atribuire, dar și (iii) algoritmul de calcul descris în fișa de date, care este unul disproporționat.

Precizează că stabilirea unui al doilea factor de evaluare vizând același ansamblu (motorul microbuzului), alături de punctarea cu 10% a puterii sistemului de acționare electric este de natură să conducă la

distorsionarea rezultatului procedurii, deoarece este prevăzută o pondere de 20% pentru același ansamblu (motor).

Cu referire la cerința ce viza cuplul motorului, care trebuie să fie obligatoriu de „*minim 1000 Nm la maxim 1000 RPM*”, contestatorul apreciază că valoarea de 1000 Nm impusă de autoritatea contractantă nu are o justificare obiectivă, și susține că ar fi mai potrivită valoarea de 900 Nm, care se regăsește în alte proceduri similare.

În acest sens, contestatorul prezintă considerații de ordin teoretic cu privire la cuplul motorului, susținând că cerința este restrictivă, deoarece favorizează anumiți producători/ furnizori, respectiv producătorul ..., care comercializează un motor utilizat de operatorii ... pe modele ..., motor ce dezvoltă un cuplu de 1250 Nm.

Cu privire la algoritmul de calcul descris în fișa de date, referitor la cuplul motorului, arată că acordarea punctajului nu respectă principiul proporționalității și invocă jurisprudența Consiliului.

Apreciază că, prin maniera în care a înțeles să puncteze ofertele din punct de vedere al puterii motorului, organizatoarea procedurii nu a făcut altceva decât să găsească o modalitate alternativă de favorizare a furnizorului de vehicule ce dezvoltă o putere de 165 kW (și un cuplu superior valorii de 1000 Nm), favorizare pe care a încercat să o realizeze și anterior, în cele două proceduri identice celei de față, ce au fost anulate.

În acest context, autorul contestației punctează următoarele aspecte:

- Însăși alegerea ca factor de evaluare a cuplului motorului este de natură să conducă la distorsionarea rezultatului procedurii, existând doi factori de evaluare vizând același subansamblu - motorul (puterea sistemului de acționare electric și cuplul motorului), ce cumulează 20% din totalul punctajului;

- valoarea minimă a cuplului motor, de 1000 Nm, nu are o justificare obiectivă ;

- autoritatea contractantă are obligația de a stabili un algoritm de calcul care să asigure punctarea proporțională a tuturor ofertelor conforme.

b. Cu referire la cerința caietului de sarcini ce viza documentele de conformitate, respectiv prezentarea ca document suport fie a certificatului de conformitate pentru un microbuz similar, fie prezentarea certificatelor de omologare de tip valabile pentru categoria M3, respectiv certificatul ECE - R85, certificatul ECE - R13 Tip II, certificatul ECE - R100.02, certificatul ECE - R138, contestatorul susține că este restrictivă, întrucât prezentarea documentelor de omologare la momentul depunerii ofertelor presupune ca microbuzul să existe deja pe stoc la data ofertei, ceea ce, în mod evident, avantajează în mod nelegal producătorii care au un stoc existent.

Consideră că această cerință nu are nici justificare, deoarece la pagina 13 din caietul de sarcini autoritatea contractantă a prevăzut că termenul de livrare este de maximum 10 luni de la data primirii comenzii.

Subliniind că cerința criticată este restrictivă, contestatorul prezintă explicații cu privire la tipurile de omologare, dispozițiile legale aferente finanțării achiziției din fonduri ale PNRR, și invocă jurisprudența Consiliului, precizând că certificatul de conformitate se emite după fabricarea produsului (fiind obligatorie includerea datei de fabricație), iar participarea operatorilor economici care nu au pe stoc microbuzul este restricționată.

În acest context, autorul contestației menționează și faptul că, în cadrul documentației de atribuire, nu se regăsește o cerință referitoare la emisiile de CO₂.

Apreciază că verificarea datelor tehnice solicitate prin clarificare, respectiv categoria din care face parte microbuzul (M2/M3 etc.), numărul de locuri, dimensiuni și mase, tipul de motor, se poate face și prin alte documente tehnice, nu neapărat prin certificatul de conformitate.

Astfel, solicită obligarea autorității contractante la modificarea documentației de atribuire în sensul că certificatul de conformitate (COC) va fi prezentat de către contractant la data livrării microbuzului.

Sub un al doilea aspect, cu privire la cerința ce viza certificatele ECE - R85, ECE-R13 Tip II, ECE - R100.02, ECE - R122 și ECE - R138, solicitate prin caietul de sarcini, din care să reiasă conformitatea echipamentelor cu normele europene pentru autovehiculul categoria M3, ... SRL face trimitere la considerentele prezentate anterior și arată că cerința este restrictivă și se impune a fi eliminată sau, în subsidiar, modificată în sensul că sunt acceptate ca documente suport certificatele menționate eliberate pentru vehiculul de bază, sens în care detaliază.

În concluzie, ... SRL solicită admiterea contestației, așa cum a fost formulată.

În drept au fost invocate prevederile legale indicate în cuprinsul documentului, iar în probațiune au fost solicitate înscrisuri.

Prin adresa nr. ..., în temeiul art. 61¹ alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, Consiliul i-a solicitat ... SRL să transmită la dosarul cauzei dovada constituirii cauțiunii.

Prin adresa nr. 2153/25.03.2024, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. ..., în temeiul dispozițiilor art. 18 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, autoritatea contractantă COMUNA ... a solicitat respingerea contestației ... SRL, atât ca tardivă, cât și pe fond.

I. Cu referire la excepția tardivității formulării contestației, organizatoarea procedurii invocă prevederile art. 5 alin. (1), art. 8 și art. 16 din Legea nr. 101/2016, precizând că termenul legal pentru formularea contestației a început să curgă în 06.03.2024 și s-a împlinit la finalul zilei de 15.03.2024, iar contestația a fost trimisă prin curier în data de 19.03.2024, ora 16:55, fiind înregistrată la UAT în data de 20.03.2024.

Astfel, solicită Consiliului să respingă contestația ca tardivă.

II. Pe fondul contestației, organizatoarea procedurii prezintă următoarele argumente pentru respingerea contestației:

1. Cu privire la critica ce viza alegerea criteriului valoare minimă cuplul motorului electric, se raportează la dispozițiile art. 187 și art. 189 din Legea nr. 98/2016, precizând că a decis ca puterea maximă și cuplul motorului să fie factori tehnici de evaluare ai produsului, acordând pentru fiecare o pondere de 10%, decizia fiind justificată în strategia de contractare.

Detaliind, punctează motivele pentru care a ales cuplul de minimum 1000 Nm, respectiv:

- pornire și accelerație;
- performanță pe dealuri și drumuri dificile;
- eficiență energetică;
- capacitate de tracțiune.

Menționează că există producători care oferă motoare cu cuplu de 1250 Nm, sens în care exemplifică.

În contestație nu există niciun argument tehnic care să o determine să renunțe la criteriul de selecție contestat, consideră autoritatea contractantă, solicitând respingerea cererii ca neîntemeiată.

2. Referindu-se la critica ce viza ponderea algoritmului de punctare al criteriului motorului electric, organizatoarea procedurii invocă jurisprudența Curții de Apel Galați și arată că acordarea a „0 puncte” pentru puterea minimă acceptată a sistemului de acționare electric de 150kw nu este de natură să genereze o distorsionare a concurenței, fiind expresia valorificării avantajelor care vor rezulta din propunerile tehnice.

Caracteristicile tehnice solicitate în documentația de atribuire sunt cerințe minime, iar pentru stabilirea ofertei câștigătoare comisia de evaluare va puncta ofertele care conțin caracteristici tehnice superioare

față de cele descrise în documentația de atribuire, precizează autoritatea contractantă.

În cazul criteriului cuplului motor, punctarea îndeplinirii cerinței minimale ar încălca prevederile art. 32 alin. (2) din H.G. nr. 395/2016, subliniază UAT COMUNA ..., solicitând respingerea cererii, ca nefondate.

3. Combătând critica referitoare la prezentarea în cadrul propunerii tehnice a certificatului de conformitate sau a certificatelor de omologare ECE R13, ECE R85, ECE R100.02 și ECE R122 pentru calificarea și selecția ofertanților, organizatoarea procedurii se raportează la dispozițiile art. 189 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, la prevederile ghidului de finanțare PNRR, precum și la ordinul nr. 2395/2023 al ANAP.

Precizează că achiziția nu se referă doar la produse aflate pe stoc, așa cum invocă contestatorul, ci și la produsele care intră în fabricație inclusiv după semnarea contractului.

Detaliind, prezintă explicații cu privire distincția dintre noțiunile „*Certificare a conformității*” și „*Certificat de conformitate*” și redă din jurisprudența Consiliului.

Susținând caracterul nerrestrictiv al cerinței prezentării certificatelor de omologare ECE R85, ECE R13, ECE R100.02 și ECE R122, organizatoarea procedurii invocă și redă din ghidul de finanțare PNRR publicat în Monitorul Oficial al României nr 467 Bis din 10.05.2022, pe baza căruia s-a întocmit proiectul de finanțare și s-a semnat contractul cu Autoritatea de Management, precum și Regulamentul UE nr. 218/58, respectiv Regulamentul UE nr. 2019/2144.

Subliniază că eligibilitatea cheltuielilor este condiționată de respectarea Regulamentului (UE) GSR 2019/2144 care definește cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor.

Întrucât microbuzele sunt construite pornind de la un vehicul de bază folosit și la construcția autoutilitarelor, deci din categoria N, pentru creșterea numărului de ofertanți și pentru calificarea ofertanților ce nu pot prezenta certificatul de conformitate al microbuzului electric (având un microbuz în curs de omologare sau un model relansat) a vrut să se asigure că părțile componente care au legătură cu siguranța circulației și confortul pasagerilor, respectiv motorul electric, sistemul de frânare și

cel de încălzire, sunt omologate pentru microbuze din categoria M3, din care face parte obiectul achiziției, astfel că a solicitat certificatele ECE R13, ECE R100.02 și ECE R12, precizează autoritatea contractantă.

Cu privire la aceste aspecte, organizatoarea procedurii invocă și redă din jurisprudența Consiliului, respectiv dintr-o cauză în care contestatorul a fost parte.

Solicită respingerea acestui capăt de cerere ca neîntemeiat.

În concluzie, COMUNA ... solicită Consiliului să respingă contestația ... SRL și să dispună continuarea procedurii de atribuire cu menținerea tuturor prevederilor din caietul de sarcini și din fișa de date.

În probațiune au fost indicate înscrisuri.

Dovada comunicării către contestator a fost atașată.

În probațiune, prin adresa nr. 2178/26.03.2024, înregistrată la CNSC sub nr. ..., COMUNA ... a transmis la dosarul cauzei documente din dosarul achiziției publice, în format letric, în copie certificată, precum și pe suport electronic, respectiv stick de memorie.

Având în vedere solicitarea din cuprinsul contestației, prin adresa nr. ..., Consiliul i-a transmis ... SRL invitația de a studia dosarul cauzei, iar reprezentantul convențional al societății s-a prezentat în data de 10.04.2024, a studiat dosarul, nu a solicitat fotocopii, dar a solicitat și primit documentele transmise pe suport electronic de către autoritatea contractantă.

În temeiul dispozițiilor art. 24 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, prin nota încheiată în data de 17.04.2024, completul a decis prelungirea termenului de soluționare pentru dosarul CNSC nr. ... cu 10 zile.

Această decizie a fost comunicată autorității contractante prin adresa CNSC nr.

Ca răspuns la solicitarea Consiliului, prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. ..., ... SRL a depus la dosarul cauzei, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 210076924/1 din 25.03.2024, eliberată de ..., în cuantum de 24.613,50 lei.

Analizând susținerile și documentele depuse la dosarul cauzei,

Consiliul constată următoarele:

COMUNA ..., în calitate de autoritate contractantă, a organizat licitația deschisă, derulată online, în vederea atribuirii contractului având ca obiect: *„ACHIZIȚIA UNUI MICROBUZ ELECTRIC (NEPOLUANT) PENTRU TRANSPORT PERSOANE, COMUNA ..., JUDEȚUL VRANCEA”*, cod CPV 34114400-3, elaborând, în acest sens, documentația de atribuire aferentă și publicând, în SEAP, anunțul de participare nr. ..., conform căruia valoarea totală estimată a procedurii este de 1.230.675 lei. Conform cap. II.2.5) din anunț, criteriul de atribuire al contractului este *„Cel mai bun raport calitate-preț”*, având următorii factori de evaluare:

- „Prețul ofertei” – pondere 40%;

- „Termenul de garanție extinsă pentru acumulatori” – pondere 10%;
- „Putere maximă sistem de acționare electric” – pondere 10%;
- „Termen garanție extinsă pentru sistem de acționare electric” – pondere 10%;
- „Autonomie” – pondere 10%;
- „Cuplu minim sistem de acționare electric” – pondere 10%;
- „Capacitate de transport (număr de locuri pe scaune pentru pasageri)” – pondere 10%.

Cererea de suspendare a procedurii de atribuire a fost soluționată prin încheierea CNSC nr. ... din 26.03.2024, fiind admisă.

Această hotărâre a fost comunicată către părți prin adresele nr. ... și nr. ... din 28.03.2024, împotriva acesteia nefiind exercitată calea de atac.

În continuare, având în vedere prevederile art. 26 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, Consiliul urmează să se pronunțe cu întâietate asupra excepției tardivității, în formularea contestației, de către ... SRL (*contestație înregistrată la CNSC cu nr. ...*), excepție invocată de autoritatea contractantă în punctul de vedere transmis ca urmare a formulării respectivei contestații.

Astfel, referitor la excepția respectivă, Consiliul reține că autoritatea contractantă omite anumite aspecte relevante, în invocarea acesteia.

Mai precis, conform susținerilor autorității contractante:

„ Așadar, față de eventualele neajunsuri ale documentației de atribuire, ... SRL avea obligația de a transmite contestația atât Consiliului, cât și autorității contractante, în termen de 10 zile de la data la care a luat cunoștință despre conținutul documentației atacate, termen care, calculat conform art. 5 din Legea nr. 101/2016, s-a împlinit vineri 15.03.2024, ora 24:00.

*Data în care contestația a fost transmisă **prin fan curier** în data de **19.03.2024 ora 16.55** și înregistrată la UAT ... în data de 20.03.2024*

*Autoritatea Contractanta **considera că societatea contestatoare a luat cunoștință despre documentația de atribuire miercuri 06.03.2024, când a fost postată în SEAP** (în cazul în care contestația privește conținutul*

documentației de atribuire publicată în SEAP, data luării la cunoștință este data publicării ei, reieșind, așadar, că legiuitorul prezumă absolut luarea la cunoștință despre documentație la data publicării ei, orice dovadă contrară neputând fi primită). **Așadar, data indicată reprezintă data la care se va raporta termenul legal de zece zile** de depunere a contestației împotriva carențelor documentației, stabilit în textul art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016, **termen care se observă că era depășit la data formulării și transmiterii contestației adresate Autorității Contractante și Consiliului** față de documentația de atribuire (**18.03.2024**). Solicitarea de clarificări la care Autoritatea a răspuns nu a prorogat termenul deoarece nu a introdus cerințe noi și a menținut neschimbate dispozițiile documentației de atribuire cum de altminteri a înțeles și contestatorul care a contestat documentația de atribuire nicidecum răspunsul la clarificări.”.

În soluționarea excepției, Consiliul reține incidența următoarelor prevederi legale:

- art. 5 din Legea nr. 101/2016, potrivit căruia „(1) **Termenele procedurale stabilite de prezenta lege, exprimate în zile, încep să curgă de la începutul primei ore a primei zile a termenului și se încheie la expirarea ultimei ore a ultimei zile a termenului.**

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

- art. 68 din Legea nr. 101/2016 coroborat cu art. 183 alin. (1) și (3) din c.p.c. conform căruia „(1) Actul de procedură **depus înăuntrul termenului prevăzut de lege** prin scrisoare recomandată la oficiul poștal sau depus **la un serviciu de curierat rapid** ori la un serviciu specializat de comunicare **este socotit a fi făcut în termen**. (...) (3) În cazurile prevăzute la alin. (1) și (2), recipisa oficiului poștal, precum și înregistrarea ori **atestarea făcută, după caz, de serviciul de curierat rapid**, de serviciul specializat de comunicare, de unitatea militară sau de administrația locului de deținere, pe actul depus, **servesce ca dovadă a datei depunerii actului de către partea interesată**”;

- art. 8 alin. (1) lit. a) și alin. (2) din Legea nr. 101/2016, potrivit căruia „(1) Persoana care se consideră vătămată de un act al autorității contractante **poate sesiza Consiliul** în vederea anulării actului autorității contractante, obligării acesteia la emiterea unui act sau la adoptarea de măsuri de remediere, precum și pentru recunoașterea dreptului pretins sau a interesului legitim, **în termen de:**

a) **10 zile, începând cu ziua următoare luării la cunoștință despre actul autorității contractante considerat nelegal**, în cazul în care valoarea estimată a procedurii de achiziție publică/sectorial sau de concesiune este egală sau mai mare decât pragurile valorice în raport cu care este obligatorie transmiterea spre publicare către Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a anunțurilor de participare, potrivit legislației privind achizițiile publice, legislației privind achizițiile sectoriale sau legislației privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii;

(...)

(2) În cazul în care contestația **privește conținutul documentației de atribuire**, publicată în Sistemul electronic de achiziții publice, denumit în continuare SEAP, **data luării la cunoștință este data publicării documentației de atribuire.**";

- prevederile art. 16 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, conform căroră „(1) **Sub sancțiunea respingerii contestației ca tardivă, aceasta se înaintează atât Consiliului, cât și autorității contractante, nu mai târziu de expirarea termenului legal de contestare.**”.

Astfel, dat fiind că, în cazul de față, fiind vorba de o procedură de licitație deschisă, **termenul procedural** stabilit de Legea nr. 101/2016 **pentru sesizarea Consiliului, este de 10 zile**, începând cu ziua următoare luării la cunoștință despre actul autorității contractante considerat nelegal, respectiv documentația de atribuire publicată în SEAP în data de **06.03.2024, și se încheie la expirarea ultimei ore a ultimei zile a acestuia**, iar contestația formulată de ... SRL **a fost înaintată** respectiv **transmisă** către Consiliu, prin serviciul de curierat rapid ... *din data de 18.10.2024, pag. 000009, vol. 1/1 al dosarului cauzei*), în ultima zi a termenului de contestare, respectiv în data de **18.03.2024**,

Consiliul reține că a fost respectat, de către ... SRL, în speța de față, termenul reglementat de art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016, motiv pentru care va respinge ca nefondată excepția tardivității contestației ... SRL, excepție invocată de către autoritatea contractantă.

Procedând la analiza contestației formulate de către ... SRL, Consiliul reține că aceasta vizează cerințe din cadrul documentației de atribuire aferentă prezentei proceduri de atribuire, motiv pentru care Consiliul va soluționa, cu respectarea principiului disponibilității, contestația în cauză analizând criticile formulate în acest sens de către contestatorul în cauză, raportat la conținutul respectivei documentații și la prevederile legale incidente, și **nu** raportat la aspecte care privesc alte proceduri de atribuire.

Astfel, referitor la criticile formulate de contestatorul ... SRL la **pct. III.1.a.** din contestație, Consiliul va respinge criticile formulate sub un

prim aspect, de către respectivul contestator, în realitate susțineri generice, și anume „26. (...) **chiar dacă aparent factorul de evaluare privind cuplul motorului** întrunește condițiile anterior enumerate, **considerăm că stabilirea unui al doilea factor de evaluare** vizând același ansamblu (motorul microbuzului), alături de **punctarea** cu 10% a **puterii sistemului de acționare electric este de natură să conducă la distorsionarea rezultatului procedurii**, în final fiind acordată o pondere de 20% pentru același ansamblu (motor)”,

deoarece, contrar principiului de drept „*probatio incumbit ei qui digit, non ei qui negat*”, principiu transpus în dreptul autohton prin 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*”,

contestatorul ... SRL **nu** a reușit să demonstreze, în mod real, în ce măsură stabilirea celui de al doilea factor de evaluare în discuție este de natură să îl vatăme în depunerea ofertei la procedura de atribuire în speță, criticile formulate cu privire la factorul de evaluare în cauză fiind, în fapt, simple alegații.

În ceea ce privește criticile formulate de contestatorul ... SRL la **pct. III.1.a.** din contestație, sub un al doilea aspect, care au vizat „**cerința minimă** referitoare la cuplul motorului, care trebuie să fie obligatoriu de „*minim 1000 Nm la maxim 1000 RPM*”, Consiliul reține că autoritatea contractantă a solicitat expres în cadrul documentului publicat în SEAP sub identificatorul „[.../00002] FisaDate_DF1205956.pdf” și intitulat generic „Fișa de date”, la **Secțiunea IV.4.1 - Modul de prezentare al propunerii tehnice**, următoarele:

„Propunerea tehnică va fi elaborată astfel încât să respecte în totalitate cerințele prevăzute în Caietul de sarcini. **Cerintele impuse în caietul de sarcini sunt considerate minimale**, nerespectarea acestora duce la respingerea ofertei ca neconforma.”.

Astfel, autoritatea contractantă a solicitat în cadrul caietului de sarcini, drept cerințe minime obligatorii, următoarele caracteristici tehnice:

„ **Caracteristici tehnice** microbuz electric (nepoluant) pentru transport persoane:

(...)

3. MOTORIZARE

(...)

- **Cuplu maxim: minim 1.000 Nm la maxim 1000 RPM**”.

Consiliul subliniază faptul că, potrivit prevederilor art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016, „(10) 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.**”

În acest context, Consiliul reține că, potrivit Strategiei de contractare (pag. 000135, vol. 1/1 al dosarului cauzei), „Pe baza studiilor de piață efectuate **cuplul minim care se pretează nevoilor Autorității Contractante este 1000 Nm** la maxim 1000 rotații/minut. Ne întemeiem aceasta apreciere **pe ofertelor primite, pe cele existente în piața** (<https://www.evoliishop.com/autobuze-electrice/microbuz-electric-19-mercedes-benz.html>) **și pe baza informațiilor obținute din procedurile inițiate în SEAP de alte Autorități contractante care au încheiat deja contracte pentru achiziția de microbuze, respectiv**

(...)

Ținând cont de faptul că un motor electric, cu o putere egală cu cea a unui motor termic, **transmite un cuplu la roată cu 30-40% mai mic, această caracteristică poate afecta serios performanțele microbuzului, generând dificultăți în parcurgerea sectoarelor de drum cu viteză redusă, în pante, pe suprafețe alunecoase sau cu o infrastructură deficitară, așa cum se întâlnește în mediul rural și cu precădere în zona noastră.** De aceea autoritatea contractantă își propune să achiziționeze **un microbuz al cărui motor să aibă un cuplu adecvat pentru a genera lucru mecanic la turații mai mici, cu un regim mai economic și mai eficient, ceea ce va contribui la fiabilitatea și longevitatea sa.** Autoritatea contractantă considera ca **un motor subdimensionat va fi solicitat la capacitatea maximă deoarece va funcționa la turații ridicate ceea ce va duce la uzură prematură, costuri de întreținere mult mai mari și posibile întreruperi în funcționarea microbuzului cu consecințe negative asupra transportului local și a poluării mediului obligând autoritatea contractantă să asigure resurse financiare pentru a închiria un microbuz de capacitate similară, cel mai probabil unul poluant.**”

Consiliul reține ca fiind relevante, în acest context, susținerile autorității contractante din punctul de vedere transmis, și anume:

„Așa cum am menționat și în strategia de contractare și în răspunsul la solicitarea de clarificări am evidențiat că există producători care oferă motoare cu cuplu de 1250 Nm ca ... <https://www.....com/autobuze-electrice/microbuz-electric-19-....html>, există o serie întreagă de proceduri la care cuplul solicitat a fost mai mare sau cel puțin egal cu cel solicitat în prezenta procedură.

Consideram relevante procedurile ... (UAT ...) și ... (UAT ...), UAT-uri în parteneriat cu Autoritatea Contractantă. În ambele proceduri valoarea cuplului solicitat a fost minim 1250 Nm la maxim 900

rot/minut, licitatiile fiind atribuite unui operator economic din Timisoara. De asemenea informam Consiliul ca la procedura ... derulata de Consiliul Judetean ... avand ca obiect achizitia a 24 de microbuze electrice cuplul minim solicitat a fost 1000Nm, la procedura respectiva inscriindu-se 3 operatori economici. La o alta procedura..., derulata de Consiliul Judetean ... avand ca obiect achizitia a 23 de microbuze valoarea solicitata a cuplului minim a fost de 1200Nm, licitatie fiind atribuita unei asocieri dintre un operator economic din Spania si un operator economic din Romania.

Consideram ca **valoarea de 1000 Nm** (care este o **cerință minimă**, fapt recunoscut și de către contestator la pag. 7, primul paragraf, din contestație – **n.n.**) **nu este nicidecum restrictiva** deoarece **procedurile de la Consiliul Judetean Timis si Consiliul Judetean ... au avut ca obiect microbuze de 16+1 locuri care pot fi incadrate si in categoria M2 deci nu numai in categoria M3 asa cum este microbuzul ce face obiectul prezentei achizitii.**

Informam contestatorul ca in intocmirea documentatiei am luat in calcul inclusiv specificatiile produsului ... comercializat de acesta pe site-ul, ...<https://autoline.ro/-/vanzare/microbuze-de-persoane/...-Ecoline-full-electric--23040409593078284300> si nu intelegem de ce se considera dezavantajat atat timp cat isi promoveaza microbuzul ca avand un motor ce dezvolta un cuplu de 1200 Nm.

În acest condiții, Consiliul va respinge criticile formulate sub un al doilea aspect, de către respectivul contestator, în realitate simple alegații axate, în esență, pe teze cum ar fi „27. (...) apreciem că valoarea **de 1000 Nm** impusă de Autoritatea contractantă **nu are o justificare obiectivă**, fiind menită doar să favorizeze anumiți producători/furnizori. Ca o precizare suplimentară, o verificare deloc anevoioasă a procedurilor similare va releva faptul că **în proceduri de achiziție identice cerința minimă referitoare la cuplul motorului este ca acesta să fie de minimum 900 Nm, valoare care considerăm că ar fi oricum mai potrivită în condițiile în care discutăm de o cerință minimă**, Autoritatea contractantă putând acorda punctaj suplimentar (desigur, cu respectarea condițiilor detaliate anterior) pentru valori superioare, astfel încât să asigure o concurență cât mai mare între operatorii economici ce pot depune oferte competitive, interesul (teoretic) oricărei autorități contractante fiind acela de a primi cât mai multe oferte.

(...)

37. În consecință, **apreciem că cerința este nejustificată, restrictivă, scopul și deopotrivă rezultatul impunerii unei astfel de cerințe fiind acela al favorizării anumitor producători/furnizori** (avem în vedere producătorul Forveda, care comercializează un motor utilizat de operatorii ..., **motor ce dezvoltă un cuplu de 1250 Nm și care ar fi, singurul care ar putea depune o ofertă conformă punctată cu maximul de puncte**).”,

deoarece, contrar principiului de drept „*probatio incumbit ei qui digit, non ei qui negat*”, principiu transpus în dreptul autohton prin prevederile art. 249 C.p.c, potrivit căroră „cel care face o susținere în

cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile anume prevăzute de lege”,

contestatorul ... SRL **nu** a reușit să demonstreze, în mod real, în ce măsură solicitarea cerinței minime în discuție, respectiv **„minim 1000 Nm”** este de natură să îl vatăme în depunerea ofertei la procedura de atribuire în speță, criticile formulate cu privire la factorul de evaluare precizat anterior fiind, în fapt, simple alegații.

Mai mult, Consiliul reține că, prin simple susțineri, cum ar fi **„în proceduri de achiziție identice cerința minimă referitoare la cuplul motorului este ca acesta să fie de minimum 900 Nm, valoare care considerăm că ar fi oricum mai potrivită în condițiile în care discutăm de o cerință minimă, Autoritatea contractantă putând acorda punctaj suplimentar (desigur, cu respectarea condițiilor detaliate anterior) pentru valori superioare”**, contestatorul omite anumite aspecte.

Astfel, pentru clarificarea acestor aspecte, inclusiv în vederea unei mai bune înțelegeri a legislației în materia achizițiilor publice, Consiliul precizează următoarele:

- fiecare autoritate contractantă își stabilește, în condițiile legii, în cadrul unei proceduri de atribuire, propriile cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică, ce permit ca obiectul achiziției, aferent procedurii respective, să fie descris, în mod obiectiv, astfel încât să corespundă necesității autorității contractante, **acestea neputând fi impuse** (cum ar fi cerința - **minim 900 Nm** în loc de cerința - **minim 1000 Nm**) altor autorități contractante (cu excepția unor prevederi legale exprese sau a unor documentații, care pot impune, în mod punctual, anumite cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică, ca standard general aplicabil, situație care nu a fost demonstrată în cazul de față), în proceduri de atribuire similare (procedurile de atribuire, prin caracteristicile proprii fiecăreia dintre acestea, **nu** pot fi identice), pe care, la rândul lor, le planifică;

- în materia achizițiilor publice, nu pot fi impuse autorităților contractante nevoile unor operatori economici ca necesități ale respectivelor autorități, acestea fiind singurele care își stabilesc necesitățile, în condițiile legii;

- în cadrul Fișei de date, la algoritmul de calcul aferent factorului de evaluare „Cuplu minim sistem de acționare electric”, este menționată acordarea de punctaj suplimentar, față de cerința minimă în discuție, respectiv „**minim 1000 Nm**”, pentru valori superioare. Mai precis, autoritatea contractantă a precizat, printre altele, în cadrul algoritmului de calcul aferent factorului de evaluare „Cuplu minim sistem de acționare electric”, faptul că „a) Oferta admisibilă cu cuplul **de 1000 Nm** nu va fi punctată iar **oferta cu cel mai mare cuplu va primi punctajul maxim alocat**, respectiv 10 puncte. b) Pentru celelalte oferte admisibile, **punctajul se va calcula astfel**: (...)”.

Astfel, Consiliul reține că, prin astfel de alegații, nu a fost demonstrat, în realitate, faptul că cerința minimă vizată, respectiv „**minim 1000 Nm**”, care a fost solicitată de autoritatea contractantă raportat la necesitățile sale, este o cerință restrictivă, mai ales întrucât nu ar reflecta o piață de profil relevantă.

Referitor la criticile formulate de contestatorul ... SRL la **pct. III.1.a.** din contestație, sub un ultim aspect, Consiliul reține că, prin intermediul acestor critici, contestatorul susține următoarele:

„39. (...) algoritmul de calcul descris în Fișa de date cu privire la cuplul motorului, **este unul care nu asigură acordarea punctajului** cu respectarea principiului proporționalității.

40. Așa cum s-a reținut în alte decizii ale CNSC pe spețe identice, chiar dacă referitor la cerințe diferite, „având în vedere modalitatea de formulare a cerinței tehnice privind puterea motorului și, cu precădere, algoritmul de calcul al factorului tehnic - puterea motorului, se restrânge în mod nelegal concurența prin faptul că, **deși teoretic pot depune oferte toți operatorii economici care au în portofoliu un vehicul cu o putere minimă de 150 KW, în realitate o astfel de ofertă, deși conformă față de cerința din caietul de sarcini, nu ar putea fi punctată, fiind alocate acestuia 0 puncte. Așadar există o disproporție în ceea ce privește modul de punctare a ofertelor.**”

41. Prin urmare, cum în mod judicios a stabilit Consiliul în jurisprudența citată, disproporția (și, implicit, distorsionarea concurenței) este dată de însuși faptul că o ofertă **deși conformă potrivit cerințelor incluse în documentația de atribuire, nu primește niciun punct**, rezultatul direct al unei astfel de modalități de punctare fiind distorsionarea concurenței.”

Or, o **analiză atentă a Fișei de date** ar fi relevat, contrar acestor susțineri, că în cadrul acestui document a fost precizat, printre altele, la algoritmul de calcul aferent factorului de evaluare „**Putere maximă sistem de acționare electric**”, faptul că „a) Oferta cu cea mai mare putere maximă va primi punctajul maxim alocat, respectiv 10 puncte. b) Pentru celelalte oferte admisibile, Autoritatea Contractantă va acorda câte 0.5 puncte pentru fiecare interval de 1kW **incluzând limita inferioară și excluzând limita superioară** a intervalului de putere de 1 kW după cum urmează: **Putere maximă ofertată în intervalul 150-150,9 kW – 0,5 puncte**”.

Mai mult, și în acest caz, în care, deși autoritatea contractantă nu era obligată, d.p.d.v. legal, a acordat un punctaj inclusiv pentru cerința minimă „Putere maximă: **minim 150 kW**”, cerință aferentă motorizării microbuzului în speță, la fel ca și cerința privind cuplul motorului, respectiv „Cuplu maxim: **minim 1.000 Nm**”, Consiliul se vede nevoit, tot în vederea unei mai bune înțelegeri a legislației în materia achizițiilor publice, să clarifice anumite aspecte.

Mai precis, atunci când stabilește anumiți factorii de evaluare de natură tehnică, o autoritate contractantă trebuie să se asigure că acești factorii de evaluare sunt asociați unei/unor **extinderi a cerinței/cerințelor minime obligatorii** stabilite prin caietul de sarcini, **avantajul urmărit fiind în corelație cu valori superioare, față de cerința minimă/cerințele minime** ce trebuie îndeplinită/îndeplinite pentru ca propunerea tehnică să fie declarată conformă.

Astfel, scopul unor astfel de factori de evaluare nu este de punctare a unor cerințe minime obligatorii, din caietul de sarcini, ci de punctare a valorilor superioare acestor cerințe, care aduc avantaje autorității contractante, cum ar fi avantajele economice/financiare rezultate din cadrul ofertelor depuse, care să nu fie anulate sau diminuate pe parcursul îndeplinirii contractului.

Pe cale de consecință, Consiliul va respinge criticile formulate de contestatorul ... SRL la **pct. III.1.a.** din contestație, sub un ultim aspect, ca fiind nefondate.

Referitor la criticile formulate de contestatorul ... SRL la **pct. III.1.b.** din contestație, Consiliul reține că autoritatea contractantă a solicitat, prin intermediul caietului de sarcini, următoarea cerință:

„Pentru calificarea propunerilor tehnice se solicita ca documente suport fie prezentarea

• unui certificat de conformitate pentru un microbuz similar cu cel oferat, din categoria M3, dupa cum prevede criteriul ST2 din documentul 296/2021 din Criteriile de Achizitie Publica Verde elaborat de Comisia Europeana cu precizarea ca elementele de individualizare nu trebuie sa corespunda cu cele ale microbuzului ce va fi livrat, respectiv serie de sasiu , culoare, serie motor, data fabricatie) intelegandu-se prin aceasta formulare ca nu este necesar ca microbuzul sa fie in stoc.

Detaliile specifice ale acestor criterii sunt disponibile pe domenii și pot fi consultate în limba română la adresa: https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm,

• **fie prezentarea următoarelor Certificate de Omologare de tip valabile pentru categoria M3**, din care face parte obiectul prezentei proceduri de achiziție, respectiv Certificat ECE – R85, Certificat ECE-R13 Tip II, Certificat ECE – R100.02 și Certificat ECE – R138.”.

Consiliul reține că, raportat la această cerință, contestatorul critică, în esență, faptul că „30. (...) **o astfel de cerință este restrictivă, întrucât prezentarea documentelor de omologare la momentul depunerii ofertelor presupune ca microbuzul să existe deja pe stocul ofertantului la data ofertei, ceea ce, în mod evident, avantajează în mod nelegal producătorii care au un stoc existent.**

(...)

40. în egală măsură, **în aprecierea caracterului restrictiv al acestei cerințe**, potrivit celor reținute în mod judicios de către Consiliu în practica recentă cu privire la o speță identică sub aspectul cerinței în discuție, **solicitarea prezentării certificatului de conformitate este restrictivă**, având în vedere următoarele prevederi din: (...)

41. Din aceste prevederi se observă că **certificatul de conformitate se emite după fabricarea produsului** (fiind obligatorie includerea datei de fabricație).

42. Or, solicitarea din prezenta procedură de atribuire, de includere în ofertă a unui astfel de certificat, înseamnă că producătorul trebuie să dețină un astfel de vehicul, ceea ce constituie o restricționare a participării la procedura de atribuire a celor care nu au pe stoc nici măcar un asemenea microbuz.”.

Consiliul reține, în acest context, ca fiind relevante susținerile și concluziile autorității contractante, din punctul de vedere transmis (pag. 000093-000105, vol. 1/1 al dosarului cauzei), cu privire la justificarea solicitării cerinței în discuție (cerință care, după cum se poate observa mai sus, face referire la prezentarea a două tipuri de documente, dar nu în mod cumulat ci ca alternativă), susțineri și concluzii cum sunt următoarele:

„B3.1.Cu privire la prezentarea Certificatului de Conformitate pentru un vehicul similar la ofertare:

(...)

In Ghidul de finanțare PNRR C10 publicat în Monitorul Oficial al României Nr. 467 bis/10.V.2022 pe baza caruia Autoritatea Contractantă a semnat contractul de finanțare se menționează la pagina 7:

„I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante) – cod 074 - Material rulant de transport urban curat (100% Climate Tag și 40% Environmental Tag)

Investiția permite achiziționarea de vehicule nepoluante noi cu emisii zero de gaze de esapament: autobuze electrice/hidrogen, inclusiv nave asimilate autobuzelor care servesc transportului public de călători pe apă, tramvaie, troleibuze, **microbuze electrice**/hidrogen utilizate, inclusiv stații de

reîncărcare pentru microbuze și autobuzele electrice (stații de reîncărcare rapidă -pe traseu- și stații de încărcare lentă -la autobază-, incluse în costul autobuzelor).”

și la pagina 24 se menționează ca:

”Pentru toate investițiile aferente prezentului ghid, vă rugăm să luați în considerare criteriile UE de Achiziție Publică Verde (GPP) care au fost dezvoltate pentru a facilita includerea cerințelor ecologice în documentele de achiziție. Acestea sunt disponibile pe domenii. Documentele sunt disponibile și în limba română - https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm. Precizăm că România se află în proces de a introduce sisteme de monitorizare a implementării GPP la nivel național prin stabilirea unor proceduri specifice care vor fi urmate pentru a colecta informație.”

și în

Documentul Criteriile UE privind Achizițiile Publice Verzi (APV) în domeniul Transportului Rutier (fisier atasat) ,respectiv criteriile ST1 și ST2 cu privire la achiziția vehiculelor electrice, obliga autoritățile contractante să verifice dacă autovehiculul, în cazul nostru încadrat în categoria M3 (deoarece are o masă maximă autorizată mai mare de 5000 kg și mai mult de 8 locuri pe scaune pentru pasageri), este nepoluant **iar modalitatea de verificare este prezentarea certificatului de conformitate de către fiecare ofertant precizându-se ca:**

6 CRITERIILE UE PRIVIND APV PENTRU ACHIZIȚIONAREA SAU CONTRACTAREA ÎN LEASING DE VEHICULE GRELE (CATEGORIA 3)

6.1 Obiect

OBIECT
Achiziționarea sau contractarea în leasing de vehicule grele definite ca vehicule din categoriile M2, M3, N2 și N3 prin Regulamentul (UE) 2018/858, și anume autobuze și camioane, inclusiv vehicule de colectare a deșeurilor, cu impact redus asupra mediului.

6.2 Specificații tehnice și criterii de atribuire

Important: Criteriile comune pentru categoriile de vehicule (secțiunea 9) se aplică și acestei categorii.

Criterii de baza	Criterii cuprinzătoare
SPECIFICAȚII TEHNICE (ST)	
ST1. Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES Vehiculele trebuie să fie echipate cu una dintre tehnologiile următoare: • vehicul pe bază de gaz natural cu dublă alimentare, fabricat de un producător de echipamente originale (OEM), cu un raport gaz/energie de cel puțin 50 % pe intervalul la cald din ciclul de încercări specificat de ciclul tranzitoriu armonizat la nivel mondial (WHTC)*; • vehicule pe bază de gaz natural cu presiune ridicată și injecție directă*; • vehicule alimentate exclusiv cu gaz natural*;	ST1. Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES Vehiculele trebuie să fie echipate cu una dintre tehnologiile următoare: • vehicule integral electrice; • vehicul cu pilă de combustie cu hidrogen*. <i>* Vehiculele alimentate cu hidrogen necesită un procent minim de alimentare cu combustibil din surse regenerabile pentru a fi eligibile (a se vedea nota de mai jos).</i>

si

vehiculului în care sunt menționate aceste tehnologii.

ST2. Performanța în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici Vehiculele cu o masă de referință ¹ mai mare de 2 610 kg trebuie să respecte standardul Euro VI, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European ² . Vehiculele cu o masă de referință ¹ de cel mult 2 610 kg trebuie să respecte ST2, nivelurile performanței în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici, din categoria 1. Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze certificatul de conformitate al vehiculului. Pentru vehiculele care au atins standardul menționat mai sus ca urmare a unei modernizări tehnice, măsurile trebuie documentate și incluse în ofertă, iar acest lucru trebuie să fie verificat de o parte terță independentă.	ST2. Performanța în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici Vehiculele cu o masă de referință ¹ care depășește 2 610 kg trebuie să fie vehicule cu emisii zero, adică vehicule fără motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă care emite mai puțin de 1 g de CO ₂ /kWh, măsurat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European sau Vehiculele cu o masă de referință ¹ de cel mult 2 610 kg trebuie să respecte ST2, nivelurile performanței în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici, din categoria 1. Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze certificatul de conformitate al vehiculului. Pentru vehiculele care au atins standardul menționat mai sus ca urmare a unei modernizări tehnice, măsurile trebuie documentate și incluse în ofertă, iar acest lucru trebuie să fie verificat de o parte terță
---	--

(...)

In concluzie:

- **daca o Autoritate Contractanta a semnat un contract de finantare pe PNRR C10 pentru un microbuz electric pe baza ghidului de finantare specific,**

- **daca ghidul de finantare la pagina 24 mentioneaza explicit la pagina 24 ca TOATE investitiile trebuie sa respecte Criteriile Europene de Achizitie Publica Verde care pot fi consultate de orice parte interesata (autoritati sau ofertanti) prin accesarea link-ului https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm, sau [Green Business - Library \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm)**

- **daca respectivele criterii, in particular criteriul ST2, obliga toti ofertantii (deci nu doar ofertantul caruia i se atribuie contractul de achizitie publica ce devine astfel contractant) sa prezinte certificatul**

de conformitate (COC) pentru ca autoritatile sa poata verifica daca produsul oferat este intr-adevar unul nepoluant,

- deoarece cantitatea de noxe emisa, puterea maxima si cuplul motorului autovehiculului sunt specificate obligatoriu in certificatul de conformitate(COC), atunci **Autoritatea Contractanta ESTE OBLIGATA sa solicite prezentarea certificatului de conformitate de catre fiecare ofertant pentru:**

- a verifica emisiile de noxe si a-l califica in etapa urmatoare dar si
- pentru a se informa asupra valorii puterii maxime si a aplica corect algoritmul de punctare al factorilor de evaluare Putere Motor si Cuplul Minim Motor Electric.

Autoritatea Contractanta cunoscand ca microbuzele sunt construite pornind de la un vehicul de baza folosit si la constructia autoutilitarelor **a decis ca pentru calificarea ofertantilor care nu pot prezenta Certificatul de Conformitate al microbuzului electric (avand deci un microbuz in curs de omologare sau un model relansat) si sa se asigure ca partile componente care au legatura cu siguranta circulatiei si confortul pasagerilor, respectiv sistemul de franare si cel de incalzire, sunt omologate pentru microbuze din categoria M3, din care face parte obiectul achizitiei, si a solicitat certificatele ECE R13, ECE R100.02 si ECE R122.**

(...)

B3.2. Cu privire la caracterul nerestrictiv al cerintei prezentarii Certificatelor de Omologare ECE R85, ECE R13, ECER100.02 si ECE R122.

(...)

Avand in vedere ca

- eligibilitatea cheltuielilor este conditionata de respectarea Regulamentul (UE) GSR 2019/2144 care defineste **cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor;**

- Registrul Auto Roman precizeaza ca Regulamentul (UE) 2019/2144 stabileste cerintele de omologare de tip **a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule;**

- Regulamentul UE 2018/858 precizeaza ca exista cerinta ca **fiecare tip de sistem, componentă sau unitate tehnică separată destinate unui tip de vehicul sa fi fost supuse încercărilor și inspecțiilor și că producătorul a obținut un certificat de omologare pentru acestea**

• Regulamentul UE 2018/858 precizează ca **Omologările de tip au valabilitate neîntreruptă cat timp producătorul nu face vreo modificare ale caracteristicilor tipului sau ale cerințelor de siguranță și de performanță de mediu aplicabile tipului respectiv de vehicul, deci folosește sisteme sau unitati tehnice omologate pentru tipul si categoria respectiva de vehicul fabricat aflat in curs de omologare de tip**

Atunci

Autoritatea Contractanta, cunoscand ca microbuzele sunt construite pornind de la un vehicul de baza folosit si la constructia autoutilitarelor, deci din categoria N, **a decis** ca pentru largirea numarului de ofertanti si **pentru calificarea ofertantilor ce nu pot prezenta Certificatul de Conformitate al microbuzului electric** (avand un microbuz in curs de omologare sau un model relansat) **sa se asigure ca partile componente care au legatura cu siguranta circulatiei si confortul pasagerilor, respectiv motorul electric, sistemul de franare si cel de incalzire, sunt omologate pentru microbuze din categoria M3, din care face parte obiectul achizitiei, si a solicitat certificatele ECE R13, ECE R100.02 si ECE R122.**

Deoarece Autoritatea Contractanta a dat dovada de buna-credinta permitand participarea la procedura si a operatorilor economici care au un microbuz in curs de omologare, **era obligata sa se asigure ca, in lipsa Certificatului de Conformitate, prezentarea acestor certificari europene nu va pune in pericol siguranta circulatiei si confortul pasagerilor, de aceea a verificat daca certificările de omologare de tip pentru subsistemele microbuzului trebuie sa se refere la explicit la categoria M3 si daca cerinta ar putea avea un caracter restrictiv.**

Mai mult, raportat la cerința în discuție, criticată de ... SRL, cerință prin care sunt permise **fie** prezentarea unui **certificat de conformitate, fie**, în cazul ofertantilor care nu pot prezenta aceste certificat (*întrucât au microbuze în curs de omologare sau modele relansate*), prezentarea unor **certificate de omologare**, astfel cum a fost precizat în caietul de sarcini,

Consiliul reține, pe lângă faptul că cerința respectivă, în mod evident, face referire la prezentarea a două tipuri de documente, **dar nu în mod cumulat ci ca alternative** (*din motivele precizate anterior*), că ... SRL nu a analizat cu atenție modul de formulare al acestei cerințe.

Mai precis, în ceea ce privește certificatul de conformitate criticat de ... SRL, la **pct. III.1.b.** din contestație, autoritatea contractantă a solicitat „ (...) **fie prezentarea unui certificat de conformitate pentru un microbuz similar cu cel ofertat**, din categoria M3, dupa cum prevede criteriul ST2 din documentul 296/2021 din Criteriile de Achizitie Publica Verde elaborat de Comisia Europeana **cu precizarea ca elementele de individualizare nu trebuie sa corespunda cu cele ale microbuzului ce va fi livrat**, respectiv serie de sasiu, culoare , serie motor , data fabricatie) **intelegandu-se prin aceasta formulare ca nu este necesar ca microbuzul sa fie in stoc.** (...)”.

Astfel, este mai mult decât evident că **certificatul de conformitate** în discuție, **care reprezintă o alternativă** la prezentarea de certificate de omologare în speță, **nu** a fost solicitat pentru microbuzul oferat ci pentru un microbuz similar cu cel oferat, și **nu** a fost impus să fie prezentat numai de ofertanții care sunt producători, mai mult, autoritatea contractantă a precizat că, prin formularea cerinței aferente, trebuie să se înțeleagă că microbuzul **nu trebuie să fie în stoc**.

Or, contrar acestor condiții formulate foarte clar, ... SRL susține, prin criticile formulate, că „(...) **solicitarea din prezenta procedură de atribuire, de includere în ofertă a unui astfel de certificat, înseamnă că producătorul trebuie să dețină un astfel de vehicul, ceea ce constituie o restricționare a participării la procedura de atribuire a celor care nu au pe stoc nici măcar un asemenea microbuz.**”.

Pe cale de consecință, Consiliul va respinge criticile formulate de contestatorul ... SRL la **pct. III.1.b.** din contestație, întrucât, prin aceste critici, respectivul contestator nu a demonstrat, în realitate, faptul că cerința vizată, care a fost solicitată de autoritatea contractantă raportat la necesitățile sale, este o cerință restrictivă.

Cu privire la jurisprudența națională invocată atât de către contestator cât și de către autoritatea contractantă, Consiliul reține faptul că trimiterile la practica judiciară sunt relative la pricinile soluționate anterior, nu constituie izvor de drept și nici nu pot obliga la emiterea unei noi decizii într-un anumit sens, deoarece precedentul judiciar nu constituie izvor de drept în sistemul românesc.

Potrivit Legii nr. 101/2016, în activitatea sa, Consiliul se supune numai legii, deciziile acestuia fiind pronunțate în temeiul legii. În aceeași direcție sunt și normele art. 26 din Regulamentul de organizare și funcționare al Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, care statuează independența completului de soluționare a contestațiilor, deciziile pronunțate fiind bazate pe stricta aplicare și respectare a legii, iar nu pe deciziile pronunțate anterior.

Raționamentul anterior se regăsește și în considerentele Deciziei nr. 2/19.01.2015 pronunțată de Înalta Curte de Casație și Justiție - Completul pentru dezlegarea unor chestiuni de drept, în care s-a reținut

faptul că „*Ab initio, Înalta Curte observă că în sistemul de drept românesc jurisprudența nu constituie izvor de drept, instanțele judecătorești nefiind ținute de soluțiile pronunțate anterior de alte instanțe. Hotărârile judecătorești au aplicabilitate numai la speță, efectele lor neputând fi extinse la cauze similare cu care instanțele au fost investite*”.

Având în vedere toate aspectele de fapt și de drept mai sus evocate, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va respinge ca nefondată contestația depusă de ... SRL în contradictoriu cu autoritatea contractantă COMUNA

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

DECIDE:

Respinge ca nefondată excepția tardivității contestației ... SRL, excepție invocată de către autoritatea contractantă.

Respinge ca nefondată contestația depusă de ... SRL în contradictoriu cu autoritatea contractantă COMUNA

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 ... pagini.