



Consiliul
Național de
Soluționare a
Contestațiilor



Str. Stavropoleos nr. 6, Sectorul 3, București, România, CP 030084, CIF 20329980,
Tel. +40-21-3104641, Fax. +40-21-3104642, Fax. +40-21-8900745,
e-mail: office@cnscl.ro, www.cnscl.ro, http://portal.cnscl.ro

În conformitate cu prevederile art. 12 alin. (1) și ale art. 27 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr. ...

Data:

Prin contestația fără număr de înregistrare la emitent, transmisă prin mijloace electronice (e-mail), înregistrată la Consiliu sub nr. (...), (...), cu sediul în (...), având sediul procesual ales în (...), reprezentată prin ..., în calitate de Director al Operațiunilor de Export și al Dezvoltării Rețelei de Distribuitori, formulată împotriva documentației de atribuire, aferente procedurii de atribuire, organizată de (...), în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în (...) în vederea atribuirii contractului având ca obiect „(...)”, inițiată prin anunțul de participare nr. (...) publicat în SEAP la data de 28.03.2025, s-a solicitat remedierea documentației de atribuire prin:

a. În principal, în privința factorului de evaluare „*Structura caroseriei - PT1*” cuprins în cadrul Secțiunii II.2.5 - Criterii de atribuire din fișa de date a achiziției, respectiv în cadrul Secțiunii II.2.5 - Criterii de atribuire din anunțul de participare nr. (...), publicat în SEAP la data de 28.03.2025:

i. Eliminarea factorului de evaluare „*Structura caroseriei - PT1*”, cu consecința anulării parțiale corespundente a Secțiunii II.2.5 din FDA și din anunțul de participare și a remedierii documentației prin redistribuirea celor 15 puncte aferente către ceilalți factori de evaluare;

ii. În subsidiar, reducerea proporției factorului de evaluare „*Structura caroseriei - PT1*” de la 15 puncte la 3 puncte, cu consecința anulării parțiale corespundente a Secțiunii II.2.5 din FDA și din anunțul

de participare și a remedierii documentației prin redistribuirea celor 12 puncte aferente către ceilalți factori de evaluare.

b. În privința factorului de evaluare „*Puterea maximă a stațiilor de încărcare rapidă - PT7*” cuprins în cadrul Secțiunii II.2.5 - Criterii de atribuire din Fișa de Date a achiziției, respectiv în cadrul Secțiunii II.2.5 - Criterii de atribuire din anunțul de participare nr. (...), publicat în SEAP la data de 28.03.2025:

i. Modificarea factorului de evaluare „*Puterea maximă a stațiilor de încărcare rapidă -PT7*” cuprins în cadrul Secțiunii II.2.5 din FDA, respectiv în cadrul Secțiunii II.2.5 din anunțul de participare nr. (...), prin introducerea expresă a limitei maxime acceptate a sistemului de încărcare rapidă a autobuzelor de 180 kW, în concordanță cu cerința tehnică instituită prin caietul de sarcini, pct. 7.1.4.1., parag. 2;

c. În privința clauzei prevăzute de art. 23.3. din Modelul de Contract de achiziție publică de furnizare produse în cadrul proiectului „*Achiziția de mijloace de transport nepoluante în (...) și în Zona Metropolitană (...)*” aferente proiectelor finanțate prin PNRR, publicat în SEAP la data de 28.03.2025 împreună cu anunțul de participare nr. (...):

i. Modificarea prevederilor art. 23.3. din Modelul de Contract, prin reducerea cuantumului penalității de întârziere până la nivelul dobânzii legale penalizatoare aplicabile în raporturile dintre profesioniști și autoritățile contractante, în conformitate cu dispozițiile art. 3 alin. (2¹) din O.G. nr. 13/2011;

ii. În subsidiar, modificarea prevederilor art. 23.3. din Modelul de Contract, prin reducerea cuantumului penalității de întârziere până la un nivel considerat echitabil de către Consiliu

și, pe cale de consecință, obligarea autorității contractante la continuarea procedurii cu documentația de atribuire remediată conform deciziei pronunțate în prezentul dosar, în termen de 10 zile de la data comunicării acesteia.

În temeiul art. 19 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, contestatorul a solicitat accesul și xerocopiarea documentelor ce fac parte din dosarul achiziției publice.

Procedura de soluționare în fața Consiliului s-a desfășurat în scris.

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

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația formulată de (...).

I. Contestatorul prezintă un scurt istoric al situației de fapt.

II. Argumentația în drept.

A.1. Nelegalitatea factorului de evaluare PT1 - Structura caroseriei.

Contestatorul menționează că fișa de date a achiziției cuprinde factorul de evaluare „*Structura caroseriei-PT1*”, cu următoarea descriere:

„Structura caroseriei are o influență importantă asupra duratei de viață a autobuzului electric asigurându-i rezistența necesară în timp.

Algoritm de calcul:

pentru structura caroseriei din oțel inoxidabil vor fi acordate 15 puncte;

pentru structura caroseriei din aluminiu vor fi acordate 8 puncte;

Autobuzele cu structura caroseriei din oțel galvanizat sau cataforezat sunt acceptate, dar nu se vor puncta."

Contestatorul susține că acest factor de evaluare este nelegal, discriminatoriu și restricționează nejustificat concurența.

Instituția legală a factorilor de evaluare are drept unică finalitate punctarea acelor elemente ale obiectului unei oferte de natură să aducă beneficii tehnice sau economice în executarea ulterioară a obiectului contractului.

Contestatorul precizează că factorii de evaluare nu reprezintă o pârghe discreționară a unei autorități contractante în a alege punctarea unor elemente care ar putea înclina balanța în favoarea unui participant la procedură - dimpotrivă, examenul pentru legalitatea unui factor de evaluare este unul dual:

a) Pe de o parte, el trebuie să asigure un avantaj tehnic și competitiv în exploatarea ulterioară a contractului;

b) Pe de altă parte, el trebuie să nu distorsioneze libera concurență.

În acest sens, contestatorul invocă art. 67 din Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE, art. 187 alin. (4) - (5), art. 189 alin. (1) - (2) din Legea nr. 98/2016, precum și art. 32 alin. (2) și (8) din H.G. nr. 395/2016 .

Contestatorul arată că factorul de evaluare contestat este nelegal întrucât:

a) Dublează o cerință tehnică a caietului de sarcini;

b) Nu aduce niciun avantaj real, concret în executarea contractului de furnizare, având un rol evident de restricționare a concurenței.

În primul rând, contestatorul susține că potrivit paginii nr. 12 a caietului de sarcini - Descriere generală constructivă a autobuzelor electrice, *„Caroseria va fi garantată la coroziune minim 12 ani."*

În același sens, contestatorul precizează că în cadrul capitolului nr. 12 - Garanții, Secțiunea 12.1 - Considerații generale privind garanția, se prevede:

„Garanții impuse subansamblurilor, diferite de cea a autobuzului electric:

- Caroserie anticoroziune: minim 12 ani."

În același timp, potrivit aceluiași capitol al caietului de sarcini, *„Autobuzele electrice vor avea o durată medie de funcționare de minim 15 ani"*, ceea ce reiterează obligativitatea ca fiecare ofertant să își asume această cerință și să demonstreze conformitatea propunerii sale tehnice prin soluțiile constructive și tratamentele anticorozive aplicate.

Așadar, contestatorul precizează că garanția anticoroziune a fost deja stabilită de către autoritatea contractantă drept o cerință tehnică

care trebuie respectată de către toți participanții la procedură. Această cerință a (...)este cea care îi garantează acesteia calitatea materialelor caroseriei oferite, indiferent de tipul de material ales de oricare producător în realizarea caroseriei.

Ba mai mult, contestatorul susține că prin libera sa alegere, autoritatea contractantă a stabilit și intervalul de timp în care urmărește calitatea materialelor utilizate împotriva procesului de coroziune, interval de timp a cărui garantare constituie o cerință a caietului de sarcini.

Așadar, contestatorul menționează că (...) recunoaște că factorul de evaluare contestat - care a introdus un punctaj de 15% pentru „*rezistența necesară în timp*” a caroseriei - se suprapune cu necesitatea respectării unei cerințe a caietului de sarcini. Altfel spus, autoritatea contractantă a impus un factor de evaluare a cărui unică justificare ar fi aceea de a garanta respectarea unei cerințe a caietului de sarcini.

Contestatorul precizează că această confuzie reprezintă un caz-tip de nelegalitate a factorului de evaluare - dublarea unei cerințe de conformitate printr-un factor de evaluare este sancționată drept contrară legii atât de Legea nr. 98/2016, cât și de Directiva 2014/24/UE. Motivația acestei sancțiuni este arhicunoscută în jurisprudența instanțelor de achiziții publice - dacă o anumită rigoare reprezintă o cerință de conformitate tehnică, ea este trecută în caietul de sarcini, împreună cu modalitatea de dovedire a îndeplinirii ei. Dovada îndeplinirii aceleiași rigori nu poate fi premiată și prin punctarea suplimentară în cadrul unui factor de evaluare - respectarea cerințelor caietului de sarcini este o obligație, nu o prerogativă suplimentară a vreunui ofertant, astfel încât ea nu poate aduce un beneficiu suplimentar calitativ în executarea contractului.

În sensul celor de mai sus, contestatorul invocă practica CNSC.

În consecință, contestatorul susține că prin garanția de minim 12 ani impusă, fiecare ofertant este răspunzător pentru protecția materialelor utilizate împotriva procesului de coroziune, ceea ce se suprapune complet peste justificarea autorității contractante în introducerea factorului de evaluare „*Structura caroseriei-PT1*”.

Un factor de evaluare nu poate să premieze conformitatea față de o cerință tehnică, întrucât această condiție afectează însăși admisibilitatea ofertelor.

În al doilea rând, contestatorul menționează că dacă s-ar trece „*arguendo*” peste cele de mai sus, un astfel de factor de evaluare cade sub incidența interdicției prevăzute la art. 32 alin. (8) al H.G. nr. 395/2016.

În documentația actuală, contestatorul susține că structurile realizate din oțel inoxidabil ar fi punctate cu 15 puncte, cele din aluminiu cu 8 puncte, iar cele din oțel tratat prin cataforeză nu ar fi punctate - această abordare nu reflectă realitatea tehnică a proceselor moderne de protecție împotriva coroziunii și nu asigură o evaluare echitabilă a ofertelor.

Contestatorul precizează că, cataforeza oferă protecție anticorozivă de lungă durată - procesul de cataforeză este utilizat pe scară largă în industria auto și este standardul de protecție anticorozivă pentru majoritatea vehiculelor comerciale moderne. Acest tratament asigură o acoperire uniformă și o rezistență ridicată la coroziune, procedura de cataforeză aplicată componentelor din oțel conferă aceeași rezistență la coroziune pe care o dețin componentele din oțel inoxidabil sau aluminiu, oferind protecție pe termen lung chiar și în condiții de exploatare dificile.

De asemenea, contestatorul menționează că majoritatea producătorilor de autobuze utilizează cataforeza ca metodă principală de protecție anticorozivă, tocmai datorită eficienței dovedite. Aceasta este o tehnologie de vârf care asigură performanțe identice sau chiar superioare față de alte metode, cu o protecție uniformă și durabilă. Tratamentele anticorozive actuale utilizate pentru oțel prin cataforeză respectă cele mai înalte standarde din industrie, oferind o rezistență excelentă la coroziune, similară cu cea a oțelului inoxidabil - durata de viață a acestor structuri este garantată prin teste specifice de rezistență și certificări internaționale.

Oțelul tratat prin cataforeză oferă o protecție anticorozivă ridicată, prevenind degradarea structurii pe termen lung. În combinație cu procedee de vopsire și protecție suplimentară, acest tip de caroserie îndeplinește fără probleme cerința de 15 ani durată de viață, la fel ca oțelul inoxidabil.

Totodată, contestatorul susține că aceeași este realitatea și prin analiza criteriului performanței reale a materialelor: oțelul tratat prin cataforeză beneficiază de o acoperire omogenă, protejând toate zonele expuse, inclusiv cavitățile interne inaccesibile altor metode de protecție. Acest proces este utilizat inclusiv pentru structurile șasiurilor auto și autobuzelor din întreaga lume, ceea ce confirmă fiabilitatea sa, oferind o protecție excelentă împotriva coroziunii și asigură o acoperire uniformă, chiar și în zonele greu accesibile ale structurii autobuzului.

Contestatorul prezintă spre exemplificare imagini (faza de imersie în baia de electrodepunere respectiv „*dip coating în the electrophoretic bath*”, după pregătirea corespunzătoare a suprafeței).

Capătul de cerere subsidiar de reducere a proporției factorului de evaluare contestat privește ipoteza în care Consiliul ar considera că nelegalitatea factorului rezultă din caracterul disproporționat al punctajului acordat acestuia, care nu se regăsește într-un beneficiu corespondent. În această ipoteza, remediul legal constă în reducerea ponderii factorului de evaluare contestat.

B. Documentația de atribuire conține o contradicție flagrantă între caietul de sarcini și FDA în ceea ce privește puterea maximă acceptată a sistemului de încărcare rapidă a autobuzelor.

Contestatorul susține că documentația de atribuire emisă de autoritatea contractantă conține o contradicție nepermisă între caietul de sarcini, pe de o parte, și FDA, pe de altă parte, în ceea ce privește

puterea maximă acceptată a sistemului de încărcare rapidă a autobuzelor.

Pe de o parte, contestatorul precizează că prin caietul de sarcini, pct. 7.1.4.1., parag. 2, autoritatea contractantă a prevăzut drept cerință tehnică ca puterea sistemului de încărcare rapidă a autobuzelor să se situeze în intervalul 120 kW (i.e., limita inferioară acceptată) - 180 kW (i.e., limita superioară acceptată): „*Sistemul de încărcare rapidă, de putere minim 120 kW și maxim 180 kW, va opera cu cabluri care (...)*”.

Pe de altă parte, contestatorul menționează că prin FDA, pct. II.2.5., autoritatea contractantă a stabilit că factorul de evaluare „*Puterea maximă a stațiilor de încărcare rapidă - P7*”, se va aplica după cum urmează:

„*Fișa tehnică/specificațiile tehnice ale producătorului stațiilor de încărcare rapidă*”

Contestatorul susține că simpla suprapunere a formulării cerinței tehnice și a factorului de evaluare citate supra, relevă cu claritate contradicția flagrantă dintre caietul de sarcini și FDA în ceea ce privește puterea maximă acceptată a stațiilor de încărcare rapidă a autobuzelor.

În concret, contestatorul precizează că factorul de evaluare stabilit prin FDA, pct. II.2.5. este conceput de autoritatea contractantă fără a ține seama de limita superioară a puterii sistemului de încărcare rapidă a autobuzelor acceptată prin caietul de sarcini, pct. 7.1.4.1., parag. 2.

Cu alte cuvinte, contestatorul consideră că factorul de evaluare stabilit prin FDA, pct. II.2.5. este astfel redactat încât să premieze cu un punctaj superior oferte tehnice prin care se propun inclusiv sisteme de încărcare rapidă a autobuzelor cu o putere de peste 180 kW, deși potrivit caietului de sarcini, pct. 7.1.4.1., parag. 2, acestea ar trebui respinse ca neconforme.

Dincolo de inconsecvența logică vădită dintre cele 2 dispoziții ale documentației de atribuire criticate, contestatorul susține că menținerea acestora în redactarea actuală este susceptibilă de a atrage multiple consecințe negative semnificative prejudiciabile pentru autoritatea contractantă.

Ținând seama de formularea actuală a factorului de evaluare stabilit prin FDA, pct. II.2.5., contestatorul menționează că operatorii economici ofertanți ar putea propune sisteme de încărcare rapidă a autobuzelor cu puteri excesiv de mari, mult superioare limitei maxime acceptate de 180 kW, doar pentru a obține un punctaj mai mare.

Or, implementarea unor astfel de sisteme de încărcare rapidă a autobuzelor atrage automat efecte prejudiciabile pentru autoritatea contractantă, precum:

- a) Investiții suplimentare semnificative în infrastructura electrică din partea autorității contractante;
- b) Dificultăți majore în utilizarea acestora;
- c) Costuri nejustificate din punct de vedere economic.

Mai mult, contestatorul precizează că din punct de vedere tehnic, autobuzele electrice au o capacitate limitată de absorbție a puterii pentru protecția bateriilor și siguranța călătorilor, ceea ce face ca investițiile în stații cu puteri excesiv de mari să fie ineficiente și, în definitiv, nejustificate.

Pentru aceste motive, contestatorul solicită modificarea factorului de evaluare stabilit prin FDA, pct. II.2.5., prin introducerea expresă a limitei maxime acceptate a sistemului de încărcare rapidă a autobuzelor de 180 kW, în concordanță cu cerința tehnică instituită prin caietul de sarcini, pct. 7.1.4.1., parag. 2.

C. Documentația de atribuire prevede penalități de întârziere excesive în sarcina contractantului de 1%/zi de întârziere din valoarea bunurilor nelivrate, până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor contractuale.

Contestatorul menționează că documentația de atribuire emisă de autoritatea contractantă prevede penalități de întârziere excesive/disproporționate în sarcina operatorului economic contractant de 1 (unu) % pentru fiecare zi de întârziere din valoarea bunurilor nelivrate, până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor contractuale.

Potrivit dispozițiilor art. 23.3. din modelul de contract referitoare la obligațiile privind daunele și penalitățile de întârziere: „obligațiilor contractuale, fără a se depăși valoarea acestora, în termenul *stabilit de autoritatea/entitatea contractantă*”.

Contestatorul susține că prevederile contractuale citate supra, care au natura juridică a unei clauze penale, impun un regim de penalizare excesiv pentru operatorul economic contractant, fiind disproporționate și excesive.

În acest sens, contestatorul invocă dispozițiile art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016, precum și dispozițiile art. 1541 C.civ.

Prin aceste prevederi legale, contestatorul susține că legiuitorul limitează libertatea contractuală a părților (în cazul achizițiilor publice, libertatea autorității contractante) în ceea ce privește stabilirea cuantumului penalităților pe care acestea le pot insera în contracte, instituind principiul proporționalității acestora.

Or, în speță, autoritatea contractantă propune o penalitate de întârziere de 1% pe zi de întârziere din valoarea bunurilor nelivrate, ceea ce echivalează cu o penalitate de 365% pe an din valoarea acestora.

Contestatorul precizează că o asemenea valoare este de peste 25 de ori mai mare decât dobânda penalizatoare aplicabilă în raporturile dintre profesioniști și autoritățile contractante, luând în considerare dobânda de referință a Băncii Naționale a României la data prezentei.

Contestatorul se raportează în acest sens la faptul că, în prezent, dobânda de referință a Băncii Naționale a României este de 6,50% pe an și la prevederile art. 3 alin. (2¹) din O.G. nr. 13/2011.

Așadar, autoarea contestației susține că cuantumul penalităților de întârziere propuse de autoritatea contractantă prin dispozițiile art. 23.3.

din modelul de contract este vădit excesiv. Corelativ, el generează riscuri financiare complet nerezonabile pentru operatorii economici, disproporționate față de drepturile pe care aceștia le-ar putea obține prin încheierea contractului de achiziții publice.

Contestatorul consideră că scopul principal al autorității contractante constă în asigurarea respectării interesului public, inclusiv prin implementarea corespunzătoare și la timp a obiectului contractului. Însă prin introducerea unor asemenea măsuri sancționatorii, respectiv stabilirea unui nivel excesiv de ridicat al cuantumului penalităților de întârziere, autoritatea contractantă depășește limita a ceea ce este adecvat și necesar pentru atingerea obiectivelor urmărite. Principiul proporționalității în materia achizițiilor publice impune ca, în cazul în care este posibilă o alegere între mai multe măsuri adecvate, să se recurgă la cea mai puțin constrângătoare, iar inconvenientele cauzate să nu fie disproporționate în raport cu scopurile urmărite.

Pentru aceste motive, contestatorul solicită remedierea prevederilor art. 23.3. din modelul de contract, prin reducerea cuantumului penalității de întârziere până la nivelul dobânzii legale penalizatoare aplicabile în raporturile dintre profesioniști și autoritățile contractante, în conformitate cu dispozițiile art. 3 alin. (2¹) din O.G. nr. 13/2011.

Contestatorul susține că o astfel de modificare ar contribui semnificativ la menținerea unui cadru contractual echilibrat, caracterizat de o reală solidaritate a părților, în conformitate cu principiul proporționalității în materia achizițiilor publice.

Pentru aceleași motive, în subsidiar, contestatorul solicită modificarea prevederilor art. 23.3. din modelul de contract, prin reducerea cuantumului penalității de întârziere până la un nivel considerat echitabil de către Consiliu.

Prin adresa nr. (...), înregistrată la Consiliu sub nr. (...), (...) a transmis punctul său de vedere cu privire la contestația formulată de (...), prin care solicită respingerea contestației, pe fond, ca nefondată pentru următoarele motive:

A. Cu privire la eliminarea factorului de evaluare „*Structura caroseriei - PT1*”, respectiv nelegalitatea factorului antemenționat, autoritatea contractantă invocă prevederile art. 187 alin. (4)-(5) din Legea nr. 98/2016 și arată că poate utiliza factori care includ „*calitatea*”, în cazul de față fiind vorba de calitatea materialului din care este confecționată caroseria autobuzelor.

Autoritatea contractantă precizează că acuzația contestatoarei de la paragraful 13 de la pag. 5 din contestație, precum că factorul de evaluare „*Structura caroseriei - PT1*” este o dublare a unei cerințe din caietul de sarcini este falsă, acesta reprezentând o extensie a cerinței din caietul de sarcini de la pag. 30, pentru a achiziționa autobuze de calitate: „*Materialul structurii caroseriei va fi din aluminiu, oțel inoxidabil, material tratat prin cataforeza sau oțel galvanizat.*”

Autoritatea contractantă menționează și faptul că documentația de atribuire aferentă prezentei proceduri contestate a fost verificată de organul de control ANAP, respectiv factorii de evaluare au fost analizați din punctul de vedere al respectării principiilor care stau la baza atribuirii contractelor de achiziție publică, documentația primind Aviz conform necondiționat.

Astfel, autoritatea contractantă consideră că a respectat principiile care stau la baza atribuirii contractelor de achiziție publică, respectiv nediscriminarea și tratamentul egal, nerestricționând concurența astfel cum interpretează eronat contestatoarea.

Având în vedere experiența beneficiarului final al autobuzelor, Regia Autonomă de Transport (...), din achiziționarea anterioară de autobuze, autoritatea contractantă susține că motivează alegerea și punctarea factorului „*Structura caroseriei - PT1*” în modul ales, astfel:

Prin stabilirea acestui punctaj se urmărește aprecierea ofertelor care propun soluții sigure în privința rezistenței la coroziune a structurii (cadrului) caroseriei.

S-a insistat pe acest aspect, deoarece problemele provocate de slaba rezistență la coroziune a structurii caroseriei sunt dificil de remediat, foarte costisitoare și deseori conduc la imobilizarea de lungă durată sau chiar scoaterea din utilizare a vehiculelor înainte de termen. Experiențele negative avute până în prezent i-au arătat că soluțiile tehnice pot fi uneori doar asumate în oferte, însă în realitate deficiențele proceselor de fabricație implicate conduc la produse care se dovedesc a fi neconforme cu cerințele și nevoile utilizatorului.

Autoritatea contractantă precizează că operatorul de transport public, în condițiile de mediu specifice (...)ului, utilizează mijloacele de transport în sezonul rece, în contact cu materialele antiderapante agresive cu structura caroseriei.

Din experiența operatorului de transport privind utilizarea mijloacelor de transport care au fost declarate ca fiind supuse unor tratamente galvanice sau prin cataforeză s-au constatat probleme grave de coroziune la unele loturi de autobuze, probleme ce au apărut după o perioadă scurtă de utilizare, care determină reducerea duratei de viață a vehiculelor și imobilizări de lungă durată în vederea remedierii acestora.

Autoritatea contractantă menționează că intervențiile în vederea remedierii problemelor de coroziune ale caroseriei sunt obligatorii mai ales pentru a nu afecta siguranța utilizării vehiculelor în circulație pe drumurile publice.

Imobilizarea vehiculelor pentru remedierea problemelor de coroziune generează pierderi economice importante.

Experiența operatorului de transport a arătat că există diferențe notabile între diversele tehnologii și materiale utilizate pentru construcția caroseriei, diferențe care pot afecta exploatarea vehiculelor pe termen lung prin introducerea unor perioade mari de imobilizare a vehiculelor în vederea remedierii defectelor. Aceste situații au un puternic impact

negativ asupra capacității de deservire a populației din (...) și Zona Metropolitană (...).

Autoritatea contractantă menționează că tehnologia utilizată în cazul utilizării oțelului inoxidabil generează, într-adevăr, costuri de producție mai ridicate însă determină o durată de viață prelungită a vehiculelor față de celelalte soluții tehnice de tratare și are avantajul de a elimina indisponibilitatea vehiculelor cauzată de procedurile de remediere a problemelor de coroziune.

De asemenea, autoritatea contractantă precizează că stabilirea factorului de evaluare PT1 - Structura caroseriei nu dublează cerința tehnică a caietului de sarcini referitoare la garanția cadrului caroseriei. Chiar dacă furnizorul vehiculelor oferă garanția tehnică la coroziune pentru o perioadă de 12 ani, conform cerinței de la pag. 12 a caietului de sarcini, intervalele lungi de imobilizare a vehiculelor în vederea remedierii coroziunilor apărute ca urmare a utilizării unei tehnologii inferioare, mai puțin fiabile decât cea a oțelului inoxidabil, aduc grave prejudicii economice sistemului de transport public și pot afecta buna deservire a călătorilor.

Factorul de evaluare nu a fost introdus doar pentru a crește rezistența în timp a caroseriei vehiculelor ci acesta a vizat și reducerea intervențiilor pentru remedierea defectelor de coroziune și a intervalelor de imobilizare și neutilizare a autobuzelor pe traseele de transport public.

Autoritatea contractantă susține că factorul de evaluare punctează soluția tehnică superioară calitativ, care determină un avantaj clar acesteia prin reducerea perioadelor de indisponibilitate a vehiculelor.

Utilizarea soluțiilor alternative la oțelul inoxidabil pentru protecția la coroziune, soluții ce sunt mai puțin costisitoare în cadrul procesului de fabricație, determină asumarea unui risc privind calitatea produselor furnizate.

Nerespectarea cu strictețe a standardelor de calitate în procesul de fabricație în aceste cazuri poate genera apariția după o perioadă de timp a problemelor de coroziune la nivelul structurii caroseriei.

Pentru exemplificare, autoritatea contractantă atașează fotografii cu situații de coroziune înregistrate de vehiculele din parcul operatorului de transport public supuse tratamentelor de cataforeză sau galvanizare apărute după o perioadă de utilizare de 3-4 ani de funcționare.

Față de cele prezentate anterior, autoritatea contractantă solicită respingerea contestației cu privire la factorul de evaluare „PT1 - Structura caroseriei” ca fiind nefondată, dorind să puncteze soluția tehnică superioară calitativ, care determină un avantaj clar autorității contractante prin reducerea perioadelor de indisponibilitate a vehiculelor.

B. Cu privire la solicitarea contestatoarei de modificarea a factorului de evaluare „Puterea maximă a stațiilor de încărcare rapidă - PT7” cuprins în cadrul Secțiunii 11.2.5 din FDA, respectiv în cadrul Secțiunii

11.2.5 din anunțul de participare nr. (...), autoritatea contractantă precizează următoarele:

Prin clarificarea din oficiu erata automată - Document: [(...)/00014] Clarificare_Oficiu_Erata_Automata_DF1241077, transmisă în SEAP în data de 04.04.2025, în urma primirii Adresei nr. 2704/3950/02.04.2025/(...)/DGEDACMISP privind implementarea măsurilor de remediere dispuse prin Avizul conform condiționat nr. 2704/10.03.2025/DGEDACMISP emise de către ANAP, autoritatea contractantă a modificat Algoritmul de calcul pentru factorul de evaluare „Puterea maximă a stațiilor de încărcare rapidă - PT7” cuprins în cadrul Secțiunii II.2.5 din Fișa de date, luând în considerare și puterea maximă a stațiilor de încărcare specificată în caietul de sarcini de 180 kW, astfel:

În loc de:

„Algoritm de calcul se referă la puterea maximă a stațiilor de încărcare rapidă exprimată în kW:

a) Pentru cea mai mare putere ofertată se acordă punctajul maxim de 5 puncte;

b) Pentru alte puteri ofertate decât cea prevăzută la lit. „a”, dar mai mari decât minimul obligatoriu (120 kW), punctajul se acordă astfel: $P(n) = (\text{putere}(n) / \text{putere maximă}) \times \text{punctaj maxim alocat}$;

c) Ofertarea de stații de putere 120 kW nu se punctează.

Verificare:

Fișa tehnică/specificațiile tehnice ale producătorului stațiilor de încărcare rapidă”

A se citi:

„Algoritm de calcul se referă la puterea maximă a stațiilor de încărcare rapidă exprimată în kW:

a) Pentru cea mai mare putere ofertată, nu mai mare de 180 kW, conform caietului de sarcini, se acordă punctajul maxim de 5 puncte;

b) Pentru alte puteri ofertate decât cea prevăzută la lit. „a”, dar mai mari decât minimul obligatoriu (120 kW), punctajul se acordă astfel: $P(n) = (\text{putere}(n) / \text{putere maximă}) \times \text{punctaj maxim alocat}$, „putere maximă” din formulă fiind puterea maximă ofertată în cadrul achiziției;

c) Ofertarea de stații de putere 120 kW nu se punctează, oferta fiind conformă;

d) Oferte care propun stații rapide de putere mai mică de 120 kW, respectiv mai mare de 180 kW, sunt declarate neconforme.

Verificare:

Fișa tehnică/specificațiile tehnice ale producătorului stațiilor de încărcare rapidă.”

Autoritatea contractantă menționează și faptul că, clarificarea din oficiu erata automată - Document: [(...)/00014] Clarificare Oficiu Erata Automată DF1241077, la care se face referire mai sus, a primit Aviz conform necondiționat din partea verficatorului ex-ante ANAP, având nr. 2704/4177/07.04.2025/(...)/DGEDACMISP, iar mai apoi s-a publicat atât în Jurnalul JOUE al achizițiilor publice cât și în SEAP, erata devenind

vizibilă pentru potențialii ofertanți participanți la procedura de achiziție în data de 09.04.2025, ora 13:01, conform SEAP.

Față de cele anterior menționate, autoritatea contractantă apreciază că solicitarea contestatoarei la acest punct a rămas fără obiect.

C. Cu privire la solicitarea contestatoarei de modificarea a prevederilor art. 23.3. din modelul de contract, prin reducerea cuantumului penalității de întârziere, autoritatea contractantă precizează că, în urma solicitărilor de clarificări de la potențiali ofertanți, transmise de aceștia în SEAP la secțiunea „*SOLICITĂRI DE CLARIFICĂRI/INTREBĂRI*”, solicitând modificarea prevederilor art. 23.3 din Modelul de contract, prin reducerea cuantumului penalității de întârziere, urmează ca prin „*Răspunsul consolidat*” care se va întocmi, să remedieze aspectul penalităților de întârziere, pentru ambele părți, astfel:

În documentul postat în SEAP la secțiunea Documentație de atribuire intitulat Model Contract autobuze PNRR, s-au efectuat următoarele modificări:

În loc de:

„23.3. în cazul în care, Contractantul nu își îndeplinește la termen obligațiile de furnizare a bunurilor, atunci Autoritatea/entitatea contractantă are dreptul de a deduce din prețul contractului, ca penalități, o sumă echivalentă cu o cotă procentuală de 1 (unu) % pentru fiecare zi de întârziere, din valoarea contractului, fără TVA, rămasă de executat până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor contractuale, în termenul stabilit de Autoritatea/ entitatea contractantă.”

A se citi:

„23.3. în cazul în care, din vina sa exclusivă, Contractantul nu își îndeplinește la termen obligațiile de furnizare a bunurilor, Autoritatea/entitatea contractantă va calcula și factura penalități, din valoarea produselor nelivrate, pentru fiecare zi de întârziere, până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor, o sumă reprezentând dobânda penalizatoare stabilită în funcție de nivelul ratei de referință a dobânzii de politică monetară comunicată de B.N.R., la care se vor adăuga 8 puncte procentuale conform Legii 72/2013 și art. 3 alin. 2¹ din O.G. nr. 13/2011, cu modificările și completările ulterioare, calculată pentru fiecare zi de întârziere până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor, valoarea penalităților nefiind limitată la valoarea debitului.”

În loc de:

„23.5. în cazul în care Contractantul livrează bunuri afectate de vicii sau neconforme, iar Autoritatea/entitatea contractantă optează pentru acordarea unui termen în care Contractantul să înlocuiască/remedieze deficiențele bunurilor respective, aceasta are dreptul de a percepe penalități de întârziere în cotă procentuală de 1 (unu) % din valoarea bunurilor viciate sau neconforme, pentru fiecare zi cuprinsă între momentul la care trebuia efectuată livrarea și ziua în care bunurile

înlocuite au fost predate sau au fost remediate deficiențele, fără a se depăși valoarea acestora."

A se citi:

„23.5. în cazul în care Contractantul livrează bunuri afectate de vicii sau neconforme, iar Autoritatea/entitatea contractantă optează pentru acordarea unui termen în care Contractantul să înlocuiască/remedieze deficiențele bunurilor respective, aceasta are dreptul de a percepe penalități de întârziere potrivit dispozițiilor art. 3 alin. 2¹ din O.G. nr. 13/2011 pentru fiecare zi cuprinsă între momentul la care trebuia efectuată livrarea și ziua în care bunurile înlocuite au fost predate sau au fost remediate deficiențele. Dobânda se calculează în funcție de valoarea bunurilor afectate de vicii sau neconformități și nu poate depăși valoarea acestora."

În loc de:

„23.8. în cazul în care Autoritatea/entitatea contractantă, din vina sa exclusivă, nu își îndeplinește obligația de plată a facturii în termenul prevăzut la pct. 27.3, Contractantul are dreptul de a solicita, ca penalitate, o sumă echivalentă cu o cotă procentuală de 1 (unu) % din suma datorată, pentru fiecare zi de întârziere, până la data efectivă a plății, dar nu mai mult decât valoarea plății neefectuate, care curge de la expirarea termenului de plată."

A se citi:

„23.8. în cazul în care Autoritatea/entitatea contractantă, din vina sa exclusivă, nu își îndeplinește obligația de plată a facturii în termenul prevăzut la pct. 27.3, Contractantul are dreptul de a solicita plata unei sume reprezentând dobânda penalizatoare stabilită în funcție de nivelul ratei de referință a dobânzii de politică monetară comunicată de B.N.R., la care se va adăuga 8 puncte procentuale conform Legii 72/2013 și art. 3 alin.2 indice 1 din O.G. nr.13/2011, cu modificările și completările ulterioare, calculată pentru fiecare zi de întârziere până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor, dar nu mai mult decât valoarea plății neefectuate, care curge de la expirarea termenului de plată."

Față de cele anterior menționate, autoritatea contractantă apreciază că solicitarea contestatoarei la acest punct a rămas fără obiect.

În final, autoritatea contractantă solicită respingerea contestației ca fiind nefondată și neîntemeiată, pentru motivele menționate mai sus.

Prin adresa fără număr de înregistrare la emitent, datată 30.04.2025, înregistrată la Consiliu sub nr. (...), contestatoarea (...) a formulat **concluzii scrise**, după studierea dosarului cauzei la sediul CNSC, la care a anexat Raportul de expertiză extrajudiciară întocmit de prof.univ.dr.habil.ing. - dl. (...), precum și documente privind calificarea și experiența expertului tehnic judiciar.

Prin adresa nr. (...) Consiliul i-a solicitat contestatorului să precizeze dacă își mai menține sau nu criticile vizând modificarea factorului de evaluare *„Puterea maximă a stațiilor de încărcare rapidă - PT 7"* și a clauzei prevăzute la art. 23.3 din Modelul de contract, având în vedere

modul în care (...) urmează să remedieze prin „Răspunsul consolidat”, care se va întocmi, cuantumul penalităților de întârziere, pentru ambele părți.

Prin corespondența electronică datată 07.05.2025, înregistrată la CNSC sub nr. (...), contestatorul a comunicat Consiliului următoarele:

„1. În privința criticilor privind factorul de evaluare «Puterea maximă a stațiilor de încărcare rapidă - P7», subscrisa Karsan nu le mai menține, având în vedere adoptarea de măsuri de remediere prin actul Clarificare_Oficiu_Erata_Automata_DF1241077 de către (...).

2. În privința criticilor privind penalitățile de întârziere excesive cuprinse în cadrul clauzei prevăzute de art. 23.3. din Modelul de Contract de achiziție publică de furnizare produse în cadrul proiectului «Achiziția de mijloace de transport nepoluante în (...) și în Zona Metropolitană (...)» aferente proiectelor finanțate prin PNRR,, subscrisa Karsan le menține în întregime și nu renunță la ele, având în vedere că nu au fost adoptate măsuri de remediere. Ipotetica anunțare a unor măsuri viitoare de către autoritate nu constituie măsură de remediere actuală în sensul art. 9 alin. (1) al Legii nr. 101/2016, dar constituie o recunoaștere expresă a legalității criticilor Karsan.

3. Desigur, sunt menținute în întregime criticile cu privire la legalitatea și proporționalitatea factorului de evaluare «Structura caroseriei - PT1» cuprins în cadrul Secțiunii 11.2.5 - Criterii de atribuire din Fișa de Date a achiziției, respectiv în cadrul Secțiunii 11.2.5 - Criterii de atribuire din anunțul de participare nr. (...).

Documentele necesare soluționării cauzei au fost transmise de autoritatea contractantă fiind înregistrate la CNSC sub nr. (...)

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

(...), în calitate de autoritate contractantă, a inițiat procedura de atribuire prin licitație deschisă a contractului având ca obiect „(...)”, cod (...) (Rev.2), prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. (...)/28.03.2025, stabilind data limită de depunere a ofertelor la 30.04.2025 ora 15:00, criteriul de atribuire fiind „cel mai bun raport calitate - preț” și valoarea estimată de (...)lei, fără TVA.

Verificând stadiul procedurii de atribuire, Consiliul constată că aceasta a fost suspendată de către autoritatea contractantă de la data de 10.04.2025, conform mențiunilor existente în SEAP.

Fiind nemulțumită de prevederile documentației de atribuire, (...) a depus contestația care formează obiectul prezentului dosar solicitând următoarele:

a. În principal, în privința factorului de evaluare „Structura caroseriei - PT1” cuprins în cadrul Secțiunii II.2.5 - Criterii de atribuire din Fișa de Date a achiziției, respectiv în cadrul Secțiunii II.2.5 - Criterii

de atribuire din anunțul de participare nr. (...), publicat în SEAP la data de 28.03.2025:

i. Eliminarea factorului de evaluare «Structura caroseriei - PT1», cu consecința anulării parțiale corespundente a Secțiunii II.2.5 din FDA și din anunțul de participare și a remedierii documentației prin redistribuirea celor 15 puncte aferente către ceilalți factori de evaluare;

ii. În subsidiar, reducerea proporției factorului de evaluare „Structura caroseriei - PT1” de la 15 puncte la 3 puncte,

cu consecința anulării parțiale corespundente a Secțiunii II.2.5 din FDA și din anunțul de participare și a remedierii documentației prin redistribuirea celor 12 puncte aferente către ceilalți factori de evaluare.

b. În privința factorului de evaluare „Puterea maximă a stațiilor de încărcare rapidă - PT7” cuprins în cadrul Secțiunii II.2.5 - Criterii de atribuire din Fisa de Date a achiziției, respectiv în cadrul Secțiunii II.2.5 - Criterii de atribuire din anunțul de participare nr. (...), publicat în SEAP la data de 28.03.2025:

i. Modificarea factorului de evaluare „Puterea maximă a stațiilor de încărcare rapidă - PT7” cuprins în cadrul Secțiunii II.2.5 din FDA, respectiv în cadrul Secțiunii II.2.5 din anunțul de participare nr. (...), prin introducerea expresă a limitei maxime acceptate a sistemului de încărcare rapidă a autobuzelor de 180 kW, în concordanță cu cerința tehnică instituită prin Caietul de Sarcini, pct. 7.1.4.1., parag. 2.

c. În privința clauzei prevăzute de art. 23.3. din Modelul de Contract de achiziție publică de furnizare produse în cadrul proiectului „Achiziția de mijloace de transport nepoluante în (...) și în Zona Metropolitană (...)” aferente proiectelor finanțate prin PNRR, publicat în SEAP la data de 28.03.2025 împreună cu anunțul de participare nr. (...):

i. Modificarea prevederilor art. 23.3. din Modelul de Contract, prin reducerea cuantumului penalității de întârziere până la nivelul dobânzii legale penalizatoare aplicabile în raporturile dintre profesioniști și autoritățile contractante, în conformitate cu dispozițiile art. 3 alin. (2¹) din O.G. nr. 13/2011;

ii. În subsidiar, modificarea prevederilor art. 23.3. din Modelul de Contract, prin reducerea cuantumului penalității de întârziere până la un nivel considerat echitabil de către Consiliu.

și, pe cale de consecință, obligarea autorității contractante la continuarea procedurii cu documentația de atribuire remediată conform Deciziei pronunțate în prezentul dosar, în termen de 10 zile de la data comunicării acesteia.

Autoarea contestației a prezentat Consiliului dovada respectării dispozițiilor art. 61¹ alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, respectiv Recipisa de consemnare

a cauțiunii nr. (...)din data de 10.04.2025, eliberată de CEC BANK – Sucursala Victoria, în sumă de 220.000,00 lei,

Recipisa de consemnare se va restitui în condițiile stipulate de art. 1064 din Codul de procedură civilă, coroborate cu dispozițiile art. 61¹ alin. (5), (6) și (7) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Pe fondul cauzei, Consiliul reține că prin prezenta procedură de atribuire, autoritatea contractantă urmărește achiziția de mijloace de transport nepoluante și stații de reîncărcare pentru vehicule electrice, respectiv 88 autobuze electrice și 64 stații de reîncărcare a autobuzelor, din care 44 buc. stații de reîncărcare lentă, ce vor fi amplasate în zonele de garare ale autobuzelor și 20 buc stații de reîncărcare rapidă, ce vor fi amplasate pe traseele liniilor deservite de autobuzele electrice, cu atribuirea a 5 contracte de furnizare, astfel:

1) (...) - 73 autobuze/15 stații de reîncărcare rapidă și 36 stații de reîncărcare lentă

2) Săcele – 7 autobuze/2 stații de reîncărcare rapidă și 4 stații de reîncărcare lentă

3) Ghimbav - 4 autobuze/1 stație de reîncărcare rapidă și 2 stații de reîncărcare lentă

4) Predeal - 2 autobuze/1 stație de reîncărcare rapidă și 1 stație de reîncărcare lentă

5) Zărnești - 2 autobuze/1 stație de reîncărcare rapidă și 1 stație de reîncărcare lentă.

În cadrul criteriului de atribuire „*cel mai bun raport calitate - preț*”, autoritatea contractantă a menționat următorii factori de evaluare:

- Prețul ofertei – pondere 40% - Punctaj maxim factor: 40;
- Structura caroseriei-PT1 - pondere 15% - Punctaj maxim factor: 15;
- Consumul energiei electrice în exploatare-PT2 – pondere 5% - Punctaj maxim factor: 5;
- Autonomia electrică de deplasare după un ciclu de încărcare de 100% - PT3 - pondere 5% - Punctaj maxim factor: 5;
- Capacitatea de transport -PT4 - pondere 5% - Punctaj maxim factor: 5;
- Dotarea vehiculelor cu instalație de climatizare dedicată (separată de cea utilizată pentru pasageri) pentru managementul termic al bateriilor- PT5, pondere 5% - Punctaj maxim factor: 5;
- Perioada de garanție extinsă pentru bateriile de tracțiune - PT6, pondere 10 % - Punctaj maxim factor: 10;
- Puterea maxima a stațiilor de încărcare rapida – PT7 - pondere 5% - Punctaj maxim factor: 5;

- Furnizarea unui Sistem centralizat de gestiune automatizată a încărcărilor – PT8, pondere 10% - Punctaj maxim factor: 10.

Prima critică a contestatoarei vizează factorul de evaluare „Structura caroseriei-PT1” - pondere 15% - Punctaj maxim factor: 15.

În fișa de date a achiziției, punctul II.2.5), autoritatea contractantă a menționat următoarele în referire la factorul de evaluare „Structura caroseriei-PT1”: *„Structura caroseriei are o influență importantă asupra duratei de viață a autobuzului electric asigurându-i rezistența necesară în timp*

Algoritm de calcul:

- pentru structura caroseriei din otel inoxidabil vor fi acordate 15 puncte;

- pentru structura caroseriei din aluminiiu vor fi acordate 8 puncte;

Autobuzele cu structura caroseriei din otel galvanizat sau cataforezat sunt acceptate, dar nu se vor puncta.

Verificare: Ofertantul va descrie în propunerea tehnică materialul din care este confecționată caroseria”.

În contestație, autoarea acesteia susține în esență că factorul de evaluare „Structura caroseriei-PT1” este nelegal, discriminatoriu și restricționează nejustificat concurența, rolul factorului de evaluare fiind acela de a aduce beneficii tehnice sau economice în executarea ulterioară a obiectului contractului.

Se mai arată că factorul de evaluare:

a) Dublează o cerință tehnică a Caietului de sarcini;

b) Nu aduce niciun avantaj real, concret în executarea contractului de furnizare, având un rol evident de restricționare a concurenței,

context în care contestatoarea solicită, în principal, eliminarea acestui factor de evaluare și remedierea documentației prin redistribuirea celor 15 puncte aferente către ceilalți factori de evaluare, iar în subsidiar solicită reducerea proporției factorului de evaluare „Structura caroseriei - PT1” de la 15 puncte la 3 puncte, considerând că nelegalitatea factorului rezultă din caracterul disproporționat al punctajului acordat acestuia, care nu se regăsește într-un beneficiu corespondent.

În cadrul punctului de vedere, autoritatea contractantă menționează următoarele:

„Având în vedere experiența beneficiarului final al autobuzelor, Regia Autonomă de Transport (...), din achiziționarea anterioară de autobuze, vă motivăm alegerea și punctarea factorului «Structura caroseriei - PT1» în modul ales, astfel:

*Prin stabilirea acestui punctaj se urmărește aprecierea ofertelor care propun soluții sigure în privința rezistenței la **coroziune a structurii (cadrului) caroseriei.***

S-a insistat pe acest aspect deoarece **problemele provocate de slaba rezistență la coroziune a structurii caroseriei sunt dificil de remediat, foarte costisitoare și deseori conduc la imobilizarea de lungă durată sau chiar scoaterea din utilizare a vehiculelor înainte de termen.** Experiențele negative avute până în prezent ne-au arătat că soluțiile tehnice pot fi uneori doar asumate în oferte, însă în realitate deficiențele proceselor de fabricație implicate conduc la produse care se dovedesc a fi neconforme cu cerințele și nevoile utilizatorului.

Precizăm că operatorul de transport public, în condițiile de mediu specifice (...)ului, utilizează mijloacele de transport în sezonul rece, în contact cu materialele antiderapante agresive cu structura caroseriei.

Din experiența operatorului de transport privind utilizarea mijloacelor de transport care au fost declarate ca fiind supuse unor tratamente galvanice sau prin cataforeză s-au constatat probleme grave de coroziune la unele loturi de autobuze, probleme ce au apărut după o perioadă scurtă de utilizare, care determină reducerea duratei de viață a vehiculelor și imobilizări de lungă durată în vederea remedierii acestora.

Menționăm că **intervențiile în vederea remedierii problemelor de coroziune ale caroseriei sunt obligatorii mai ales pentru a nu afecta siguranța utilizării vehiculelor în circulație pe drumurile publice.**

Imobilizarea vehiculelor pentru remedierea problemelor de coroziune generează **pierderi economice importante.**

Experiența operatorului de transport a arătat că există diferențe notabile între diversele tehnologii și materiale utilizate pentru construcția caroseriei, diferențe care pot afecta exploatarea vehiculelor pe termen lung prin introducerea unor perioade mari de imobilizare a vehiculelor în vederea remedierii defectelor. Aceste situații au un puternic impact negativ asupra capacității de deservire a populației din (...) și Zona Metropolitană (...).

Tehnologia utilizată în cazul utilizării oțelului inoxidabil generează, întradevăr, costuri de producție mai ridicate însă determină o durată de viață prelungită a vehiculelor față de celelalte soluții tehnice de tratare și avantajul de a elimina indisponibilitatea vehiculelor cauzată de procedurile de remediere a problemelor de coroziune.

Precizăm că stabilirea factorului de evaluare PT1 - Structura caroseriei nu dublează cerința tehnică a Caietului de sarcini referitoare la garanția cadrului caroseriei. Chiar dacă furnizorul vehiculelor oferă garanția tehnică la coroziune pentru o perioadă de 12 ani, conform cerinței de la pag. 12 a Caietului de sarcini, intervalele lungi de

imobilizare a vehiculelor în vederea remedierii coroziunilor apărute ca urmare a utilizării unei tehnologii inferioare, mai puțin fiabile decât cea a oțelului inoxidabil, aduc grave prejudicii economice sistemului de transport public și pot afecta buna deservire a călătorilor.

Factorul de evaluare nu a fost introdus doar pentru a crește rezistența în timp a caroseriei vehiculelor ci acesta a vizat și **reducerea intervențiilor pentru remedierea defectelor de coroziune și a intervalelor de imobilizare și neutilizare a autobuzelor pe traseele de transport public.**

Factorul de evaluare punctează soluția tehnică superioară calitativ, care determină un avantaj clar autorității contractante prin reducerea perioadelor de indisponibilitate a vehiculelor.

Utilizarea soluțiilor alternative la oțelul inoxidabil pentru protecția la coroziune, soluții ce sunt mai puțin costisitoare în cadrul procesului de fabricație, determină asumarea unui risc privind calitatea produselor furnizate.

Nerespectarea cu strictețe a standardelor de calitate în procesul de fabricație în aceste cazuri poate genera apariția după o perioadă de timp a problemelor de coroziune la nivelul structurii caroseriei.

Pentru exemplificare, prezentăm mai jos fotografii cu situații de coroziune înregistrate de vehiculele din parcul operatorului de transport public supuse tratamentelor de cataforeză sau galvanizare apărute după o perioadă de utilizare de 3-4 ani de funcționare. (...)

Față de cele prezentate anterior, Autoritatea Contractantă solicită respingerea contestației cu privire la factorul de evaluare «PT1 - Structura caroseriei» formulată de către (...), ca fiind nefondată, autoritatea dorind să punteze soluția tehnică superioară calitativ, care determină un avantaj clar autorității contractante **prin reducerea perioadelor de indisponibilitate a vehiculelor**”.

Analizând prevederile Caietului de sarcini, Consiliul reține următoarele:

- la Capitolul 6 - Condiții tehnice de calitate, la punctul 6.7 - *Specificații operaționale ale **autobuzelor electrice***, autoritatea contractantă a menționat următoarele: „Durata medie de funcționare de **minim 15 ani**”, iar la subpunctul 6.8 Condițiile privind protecția anticorozivă, se regăsește următoarea precizare: „Ofertantul va descrie detaliat sistemul de protecție anticorozivă aplicat pentru a **realiza durata medie de funcționare a caroseriei de minim 15 ani**”;

- la Capitolul 7 Caracteristici tehnice generale ale agregatelor, subansamblelor și componentelor, punctul 7.8 – Caroseria – autoritatea contractantă a menționat următoarele:

*„Materialul structurii caroseriei va fi din **aluminu, oțel inoxidabil, material tratat prin cataforeză sau oțel galvanizat**”;*

- la Capitolul 12 Garanții, punctul 12.1, autoritatea contractantă a menționat, în ceea ce privește, *garanții impuse subansamblurilor, diferite de cea a autobuzului electric* - **„Caroserie anticoroziune: minim 12 ani”**.

În ceea ce privește solicitarea contestatoarei de eliminare a factorului de evaluare «Structura caroseriei - PT1», cu consecința redistribuirea celor 15 puncte aferente către ceilalți factori de evaluare, Consiliul o va respinge pentru următoarele motive:

- Conform prevederilor documentației de atribuire, autobuzele electrice vor avea o durată medie de funcționare de **minim 15 ani**, respectiv un termen de garanție de *„minim 350.000 km sau minim 5 ani de la data punerii în exploatare”*. Garanția se referă la autobuzele electrice în ansamblu și la toate componentele acestora, pentru anumite subansambluri fiind impuse garanții diferite de cea a autobuzului electric;

- Așa cum rezultă din prevederile Caietului de sarcini, punctul 6.1, **caroseria este un subansamblu important** al autobuzului electric, garantat de ofertant prin certificat de garanție;

- La punctul 12.1 din Caietul de sarcini, autoritatea contractantă a menționat, în ceea ce privește, garanții impuse subansamblurilor, următoarele: **„Caroserie anticoroziune: minim 12 ani”**;

- În ceea ce privește structura (cadru) caroseriei, în caietul de sarcini autoritatea contractantă a menționat necesitatea ca materialul structurii caroseriei să fie *„din aluminu, oțel inoxidabil, material tratat prin cataforeză sau oțel galvanizat”*, putând fi oferit oricare din aceste materiale, procedura fiind deschisă astfel tuturor producătorilor indiferent de materialul structurii caroseriei;

- Autoritatea contractantă, având în vedere experiența sa din achizițiile anterioare de autobuze, și întrucât *„Structura caroseriei are o influență importantă asupra duratei de viață a autobuzului electric asigurându-i rezistența necesară în timp”*, coroborat cu faptul că durata medie de funcționare a autobuzelor electrice, este de **minim 15 ani**, a stabilit factorul de evaluare PT1 - „Structura caroseriei”, având următorul algoritm de punctare:

„- pentru structura caroseriei din otel inoxidabil vor fi acordate 15 puncte;

- pentru structura caroseriei din aluminu vor fi acordate **8 puncte;**
Autobuzele cu structura caroseriei din oțel galvanizat sau cataforezat sunt acceptate, dar nu se vor puncta.

Verificare: Ofertantul va descrie în propunerea tehnică materialul din care este confecționată caroseria”.

- Conform prevederilor Caietului de sarcini, pagina 12, autobuzele trebuie să asigure o fiabilitate ridicată și o **mentenanță scăzută**, în condițiile ambientale prevăzute la punctul 3.1. în Caietul de sarcini:

„• *Temperatura ambiantă (a aerului exterior) - 25 °C ... + 40 °C;*

• *Viteza maximă a vântului: 100 km/h;*

• *Umiditatea relativă maximă 98 % RH la + 25 °C;*

• *Presiunea atmosferică cuprinsă între 866 ... 1066 kPa;*

• *Altitudinea de la 500 m până la maxim 1100 m;*

• *Agenți exteriori: praf, ploaie, ceață, noroi, zăpadă, chiciura, gheață, apă cu sare, produse petroliere, materiale și soluții antiderapante”;*

- Scopul declarat al autorității contractante pentru care a fost introdus acest factor de evaluare **nu este doar** creșterea rezistenței în timp a caroseriei vehiculelor **ci și reducerea intervențiilor pentru remedierea defectelor de coroziune și a intervalelor de imobilizare și neutilizare a autobuzelor pe traseele de transport public**, Consiliul reținând ca relevante susușinerile acesteia referitoare la faptul că *„intervențiile în vederea remedierii problemelor de coroziune ale caroseriei sunt obligatorii mai ales pentru a nu afecta siguranța utilizării vehiculelor în circulație pe drumurile publice. Imobilizarea vehiculelor pentru remedierea problemelor de coroziune generează pierderi economice importante”;*

- Plecând de la dezideratul de a reduce **intervențiile pentru remedierea defectelor de coroziune și a intervalelor de imobilizare și neutilizare a autobuzelor pe traseele de transport public**, autoritatea contractantă a constatat că există *„diferențe notabile între diversele tehnologii și materiale utilizate pentru construcția caroseriei, diferențe care pot afecta exploatarea vehiculelor pe termen lung prin introducerea unor perioade mari de imobilizare a vehiculelor în vederea remedierii defectelor. Aceste situații au un puternic impact negativ asupra capacității de deservire a populației din (...) și Zona Metropolitană (...)”;*

- În acest context, autoritatea contractantă a luat o decizie de oportunitate (care nu poate fi cenzurată de Consiliu) și a decis ca pentru *„structura caroseriei din otel inoxidabil”* să acorde punctajul maxim aferent factorului de evaluare, asumându-și faptul că *„Tehnologia utilizată în cazul utilizării oțelului inoxidabil generează, întradevăr, costuri de producție mai ridicate însă determină o durată de viață prelungită a vehiculelor față de celelalte soluții tehnice de tratare și avantajul de a elimina indisponibilitatea vehiculelor cauzată de procedurile de remediere a problemelor de coroziune”,* în speță având

incidență principiul asumării răspunderii stipulat de art. 2 alin. (2) lit. f) din Legea nr. 98/2016;

- Factorul de evaluare în discuție vizează **doar** durabilitatea la coroziune, iar ierarhia punctajelor realizată de autoritatea contractantă, este confirmată și de raportul de expertiză tehnică extrajudiciară administrat la dosarul cauzei de către contestatoare (document pro causa):

Criteriu	Oțel carbon + vopsire cataforetică (KTL)	Oțel inoxidabil (ex.304L)	Aluminiu (aliaje structurale)
Durabilitate la coroziune	Durabilitate ridicată, dacă stratul de KTL (și eventual vopseaua de acoperire) rămân integri . Teste de ceață salină arată rezistență de ordinul sutelor de ore până la apariția coroziunii (...) În exploatare reală, poate atinge >15 ani fără coroziune structurală, conform garanțiilor oferite Necesită protecție continuă a suprafeței metalice (barieră) .	Durabilitate foarte ridicată. Rezistă inerent la coroziune atmosferică; nu rugineste (filmul pasiv se reface continuu). Poate prezenta pitting în medii marine severe, dar efectul structural este minim dacă se folosește gradul corect de inox. Poate depăși 15 ani fără probleme - materialul în sine nu limitează durata	Durabilitate ridicată. Aluminiul nu rugineste , coroziunea manifestându-se ca o oxidare superficială (pulbere albă) sau pitting fin. În 15 ani într-un mediu dur, pierderea de secțiune este nesemnificativă (5-10 μm/an chiar și în C5 Necesită izolare galvanică față de alte metale pentru a evita coroziunea accelerată.

- structura caroseriei din oțel galvanizat sau cataforezat a fost acceptată de autoritatea contractantă dar nu se punctează fiind astfel considerată cerință minimă; în acest context, Consiliul reține, așa cum rezultă chiar din raportul de expertiză extrajudiciară administrat la dosarul cauzei de către contestatoare, că „*oțelul carbon + KTL oferă o protecție comparabilă sau echivalentă cu cea a inoxului și aluminiului, **atunci când este corect proiectat, tratat și întreținut***”, ceea ce nu poate fi asimilat unei „mentenanțe scăzute” așa cum ar dori autoritatea contractantă;

- De altfel, alegerea optimă ține cont de prioritățile autorității contractante, iar conform legislației în vigoare în materia achizițiilor publice regula o reprezintă situația în care necesitatea sau oportunitatea achiziționării de produse de o anumită performanță, precum și caracteristicile tehnice impuse pentru acestea, sunt stabilite de fiecare autoritate contractantă în parte, în funcție de necesitățile obiective și prioritățile comunicate de compartimentele din cadrul autorității contractante [art. 2 alin. (3) lit. b) și art. 12 alin. (3) lit. a) din HG nr. 395/2016].

Față de cele mai sus menționate, Consiliul apreciază că factorul de evaluare criticat a fost stabilit în mod legal, în conformitate cu dispozițiile art. 187 alin. (4) și (5) din Legea nr. 98/2016:

„(4) În sensul alin. (3) lit. a) și b), cel mai bun raport calitate-preț/calitate-cost se determină pe baza unor factori de evaluare care includ aspecte calitative, de mediu și/sau sociale în legătură cu obiectul contractului de achiziție publică/acordului-cadru.

(...)

(5) Factorii de evaluare prevăzuți la alin. (4) pot viza, printre altele:

*a) calitatea, inclusiv avantajele tehnice, caracteristicile estetice și funcționale, accesibilitatea, conceptul de proiectare pentru toți utilizatorii, caracteristicile sociale, de mediu și inovatoare și comercializarea și condițiile acesteia” și vizează **calitatea materialului din care este confecționată structura (cadrului) caroseriei.***

Nu pot fi reținute susținerile contestatoarei referitoare la faptul că factorul în discuție este „discriminatoriu și restricționează concurența”, în condițiile în care la procedură se acceptă ca materialul structurii caroseriei să fie „**din aluminiu, oțel inoxidabil, material tratat prin cataforeză sau oțel galvanizat**”, iar factorul de evaluare (conform algoritmului de calcul enunțat) punctează alegerile autorității contractante în raport de prioritățile acesteia și calitatea materialului, relevând avantajul în exploatare, respectiv beneficiile în executarea ulterioară a contractului, și anume **reducerea intervențiilor pentru remedierea defectelor de coroziune și a intervalelor de imobilizare și neutilizare a autobuzelor pe traseele de transport public.**

Factorul de evaluare în discuție asigură o concurență reală între operatorii economici, este însoțit de un algoritm de calcul clar și fără echivoc, ușor verificabil, are legătură cu natura și obiectul contractului și aduce un avantaj real indiscutabil autorității contracte.

Nu pot fi reținute susținerile contestatoarei referitoare la faptul că acest factor de evaluare ar trebui eliminat deoarece dublează cerința caietului de sarcini „*caroseria va fi garantată la coroziune **minim 12 ani***”, pentru următoarele motive:

- factorul de evaluare vizează **structura (cadrul) caroseriei** și constituie o extensie/detaliere a următoarei cerințe din Caietul de sarcini: „*Materialul structurii caroseriei va fi din **aluminiu, oțel inoxidabil, material tratat prin cataforeză sau oțel galvanizat***”;

- prin acest factor de evaluare, autoritatea contractantă a urmărit să aprecieze (puncteze suplimentar) ofertele care propun soluții sigure în privința rezistenței la coroziune a structurii (cadrului) caroseriei;

- garanția caroseriei la coroziune este de **minim 12 ani**, durata medie de funcționare a autobuzelor electrice, este de **minim 15 ani**, interesul autorității contractante fiind acela de a achiziționa autobuze electrice care să îndeplinească condiții speciale de fiabilitate, de a se asigura de rezistența în timp a structurii caroseriei vehiculelor și de a reduce intervențiile pentru remedierea defectelor de coroziune și intervalele de imobilizare și neutilizare a autobuzelor pe traseele de transport public;

- reducerea intervențiilor de întreținere este un obiectiv legitim al autorității contractante și nu poate fi ignorat în contextul prezentei cauze.

Față de cele mai sus menționate, având în vedere principiul disponibilității conform căruia limitele contestației au fost stabilite de contestatoare, Completul de soluționare fiind ținut de contestația primită, neputându-și depăși limitele deoarece obligația sa este aceea de a se pronunța numai cu privire la ceea ce s-a cerut, Consiliul va respinge cererea contestatoarei de eliminare a factorului de evaluare „*Structura caroseriei-PT1*”, context în care se subliniază faptul că sesizarea Consiliului nu a vizat „prescrierea unor materiale specifice” în caietul de sarcini ci doar eliminarea acestui factor de evaluare.

Nu pot fi reținute nici susținerile contestatoarei referitoare la faptul că acest factor de evaluare are rolul de a încuraja o mărire nejustificată a costurilor de producție, cu efectul evident al unei ineficiente utilizări a banilor publici, în condițiile în care nu s-a făcut dovada că valoarea estimată a achiziției a fost stabilită în mod nelegal, în speță având incidență principiul asumării răspunderii prevăzut la art. 2 alin. (2) lit. f) din Legea nr. 98/2016.

În raport de prevederile documentației de atribuire, Consiliul constată că un preț mai mare ofertat în prezenta procedură de atribuire va conduce la un punctaj mai mic obținut de respectivul ofertant la factorul de evaluare „*Prețul ofertei*” care are o pondere 40%, punctajul maxim aferent factorului fiind de 40 puncte.

În ceea ce privește cererea subsidiară a contestatoarei, referitoare la reducerea proporției factorului de evaluare „*Structura caroseriei - PT1*” de la 15 puncte la 3 puncte, Consiliul o va respinge pentru următoarele motive:

- contestatoarea nu face niciun fel de susținere în diminuarea punctajului de la 15 la 3 puncte, ceea ce dovedește caracterul subiectiv și nesusținut al criticii;

- caracterul disproportionat al punctajului acordat acestui factor de evaluare trebuia dovedit de contestatoare, fiind pe deplin aplicabile în acest caz prevederile art. 249 din Codul de procedură civilă, potrivit

căroră „cel care face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile anume prevăzute de lege”;

- Consiliul nu poate „considera”, astfel cum solicită contestatoarea caracterul disproportionat al punctajului acordat acestui factor, în lipsa unor susțineri concrete în legătură cu acest aspect, respectiv în lipsa prezentării unor elemente de comparație, deoarece nu se poate substitui părților. (...) nu poate însărcina Consiliul să efectueze o cercetare pe baza unei solicitări generice, întrucât nu este împuternicit al contestatoarei, ci organ administrativ-jurisdicțional, care se pronunță în limitele motivelor de nelegalitate și netemeinicie a actelor autorităților contractante pe care le reclamă persoanele vătămate și în raport de susținerile și solicitările acestora.

Față de cele mai sus menționate, Consiliul va respinge cererile contestatoarei referitoare la factorul de evaluare „Structura caroseriei - PT1”.

În ceea ce privește critica autoarei contestației, referitoare la factorul de evaluare „Puterea maximă a stațiilor de încărcare rapidă - PT7”, Consiliul ia act de faptul că prin corespondența datată 07.05.2025, înregistrată la Consiliu sub nr. (...), (...) a adus la cunoștința Consiliului că nu mai menține această critică având în vedere adoptarea de măsuri de remediere prin actul Clarificare_Oficiu_Erata_Automata_DF1241077 de către (...), ceea ce nu poate fi interpretat decât ca o renunțare la această critică, rămasă fără obiect.

În privind criticilor privind penalitățile de întârziere excesive cuprinse în cadrul clauzei prevăzute de art. 23.3. din Modelul de Contract de achiziție publică de furnizare produse, parte integrantă din documentația de atribuire, prin corespondența datată 07.05.2025, înregistrată la Consiliu sub nr. (...), (...) arată că le menține în întregime și nu renunță la acestea, având în vedere că nu au fost adoptate măsuri de remediere. Ipotetica anunțare a unor măsuri viitoare de către autoritate nu constituie măsură de remediere actuală în sensul art. 9 alin. (1) al Legii nr. 101/2016, dar constituie o recunoaștere expresă a legalității criticilor Karsan.

Astfel, Consiliul reține că în privința clauzei prevăzute de art. 23.3. din Modelul de Contract de achiziție publică de furnizare produse, contestatoarea a solicitat următoarele:

i. Modificarea prevederilor art. 23.3. din Modelul de Contract, prin reducerea cuantumului penalității de întârziere până la nivelul dobânzii legale penalizatoare aplicabile în raporturile dintre profesioniști și autoritățile contractante, în conformitate cu dispozițiile art. 3 alin. (2¹) din O.G. nr. 13/2011;

ii. În subsidiar, modificarea prevederilor art. 23.3. din Modelul de Contract, prin reducerea cuantumului penalității de întârziere până la un nivel considerat echitabil de către Consiliu.

În cadrul punctului de vedere, autoritatea contractantă arată că urmează ca prin „Răspunsul consolidat” care se va întocmi, să remedieze aspectul penalităților de întârziere, pentru ambele părți, astfel:

În loc de:

„23.3. în cazul în care, Contractantul nu își îndeplinește la termen obligațiile de furnizare a bunurilor, atunci Autoritatea/entitatea contractantă are dreptul de a deduce din prețul contractului, ca penalități, o sumă echivalentă cu o cotă procentuală de 1 (unu) % pentru fiecare zi de întârziere, din valoarea contractului, fără TVA, rămasă de executat până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor contractuale, în termenul stabilit de Autoritatea/ entitatea contractantă.”

A se citi:

„23.3. în cazul în care, din vina sa exclusivă, Contractantul nu își îndeplinește la termen obligațiile de furnizare a bunurilor, Autoritatea/entitatea contractantă va calcula și factura penalități, din valoarea produselor nelivrate, pentru fiecare zi de întârziere, până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor, o sumă reprezentând dobânda penalizatoare stabilită în funcție de nivelul ratei de referință a dobânzii de politică monetară comunicată de B.N.R., la care se vor adăuga 8 puncte procentuale conform Legii 72/2013 și art. 3 alin. 2¹ din O.G. nr. 13/2011, cu modificările și completările ulterioare, calculată pentru fiecare zi de întârziere până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor, valoarea penalităților nefiind limitată la valoarea debitului.”

În loc de:

„23.5. în cazul în care Contractantul livrează bunuri afectate de vicii sau neconforme, iar Autoritatea/entitatea contractantă optează pentru acordarea unui termen în care Contractantul să înlocuiască/remedieze deficiențele bunurilor respective, aceasta are dreptul de a percepe penalități de întârziere în cotă procentuală de 1 (unu) % din valoarea bunurilor viciate sau neconforme, pentru fiecare zi cuprinsă între momentul la care trebuia efectuată livrarea și ziua în care bunurile înlocuite au fost predate sau au fost remediate deficiențele, fără a se depăși valoarea acestora.”

A se citi:

„23.5. în cazul în care Contractantul livrează bunuri afectate de vicii sau neconforme, iar Autoritatea/entitatea contractantă optează pentru acordarea unui termen în care Contractantul să înlocuiască/remedieze deficiențele bunurilor respective, aceasta are dreptul de a percepe penalități de întârziere potrivit dispozițiilor art. 3 alin. 2¹ din O.G. nr.

13/2011 pentru fiecare zi cuprinsă între momentul la care trebuia efectuată livrarea și ziua în care bunurile înlocuite au fost predate sau au fost remediate deficiențele. Dobânda se calculează în funcție de valoarea bunurilor afectate de vicii sau neconformități și nu poate depăși valoarea acestora."

În loc de:

„23.8. în cazul în care Autoritatea/entitatea contractantă, din vina sa exclusivă, nu își îndeplinește obligația de plată a facturii în termenul prevăzut la pct. 27.3, Contractantul are dreptul de a solicita, ca penalitate, o sumă echivalentă cu o cotă procentuală de 1 (unu) % din suma datorată, pentru fiecare zi de întârziere, până la data efectivă a plății, dar nu mai mult decât valoarea plății neefectuate, care curge de la expirarea termenului de plată."

A se citi:

„23.8. în cazul în care Autoritatea/entitatea contractantă, din vina sa exclusivă, nu își îndeplinește obligația de plată a facturii în termenul prevăzut la pct. 27.3, Contractantul are dreptul de a solicita plata unei sume reprezentând dobânda penalizatoare stabilită în funcție de nivelul ratei de referință a dobânzii de politică monetară comunicată de B.N.R., la care se va adăuga 8 puncte procentuale conform Legii 72/2013 și art. 3 alin.2 indice 1 din O.G. nr.13/2011, cu modificările și completările ulterioare, calculată pentru fiecare zi de întârziere până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor, dar nu mai mult decât valoarea plății neefectuate, care curge de la expirarea termenului de plată."

Față de cele mai sus menționate, Consiliul constată că (...) a achiesat la critica autoarei contestației de modificare a clauzei prevăzută de art. 23.3, iar pentru respectarea principiilor tratamentului egal și al transparenței, prevăzute de art. 2 alin. (2) lit. b) și d) din Legea nr. 98/2016, se impune obligarea autorității contractante la publicarea în SEAP a modificării conținutului art. 23.3 din modelul de Contract, pentru opozabilitate *erga omnes*, motiv pentru care critica va fi admisă.

În raport de cele reținute, în temeiul art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite, în parte, contestația formulată de (...) și va obliga autoritatea contractantă (...) ca, în termen de 10 zile de la primirea deciziei Consiliului, să remedieze documentația de atribuire corespunzător criticii admise referitoare la modificarea conținutului art. 23.3 din modelul de contract, cu respectarea celor evocate în motivare, să aducă modificările astfel efectuate la cunoștința operatorilor economici interesați de participarea la această procedură și să stabilească o nouă dată limită pentru primirea ofertelor.

Pentru considerentele expuse în motivare, Consiliul va respinge restul criticilor contestatoarei.

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

CONSILIUL DECIDE:

Admite, în parte, contestația formulată de (...) și obligă autoritatea contractantă (...) ca, în termen de 10 zile de la primirea deciziei Consiliului, să remedieze documentația de atribuire corespunzător criticii admise referitoare la modificarea conținutului art. 23.3 din modelul de contract, cu respectarea celor evocate în motivare, să aducă modificările astfel efectuate la cunoștința operatorilor economici interesați de participarea la această procedură și să stabilească o nouă dată limită pentru primirea ofertelor.

Respinge restul criticilor contestatoarei, pentru considerentele expuse în motivarea deciziei.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare pentru părțile cauzei, respectiv de la data luării la cunoștință de către alte persoane vătămate.

PREȘEDINTE,

MEMBRU,

MEMBRU,

Redactat în 4 exemplare originale, conține 28 pagini