

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

DECIZIE

Nr. ... / ... / ...

Data: ...

Prin contestația nr. ..., înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. ..., depusă de ... SRL, cu sediul în ..., CUI ..., număr de înregistrare în registrul comerțului ..., reprezentată legal de domnul ... - administrator și convențional de Societatea Civilă de Avocați „...”, cu sediul în ..., unde solicită comunicarea actelor de procedură, privind procedura de licitație deschisă pentru atribuirea unui contract de furnizare de microbuze nepoluante în scop comunitar, cod CPV 34114400-3, cu data-limită de depunere a ofertelor 11.09.2023, anunț de participare nr. ..., organizată de ..., cu sediul în ..., în calitate de autoritate contractantă, contestatoarea a solicitat anularea respingerii ofertei sale și obligarea autorității la reevaluarea legală a ei.

La 12.01.2024, ...SRL, cu sediul în ..., CUI ..., număr de înregistrare în registrul comerțului ..., reprezentată de domnul ... - manager vânzări, a înaintat Consiliului cererea de intervenție voluntară nr. ..., prin care a solicitat respingerea contestației aflate pe rol.

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

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

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația de față, prin care ofertantul ... SRL reclamă decizia autorității contractante ... de respingere ca neconformă și inacceptabilă a ofertei sale, în cadrul procedurii de atribuire menționată în partea introductivă, învederând în motivare că primul motiv de respingere a fost: „(i) *Ofertantul a prezentat parțial Certificatele Europene solicitate atât prin caietul de sarcini, cât și la clarificări. Deși s-au resolicitat clarificări cu privire la acest aspect, ofertantul prezintă doar câte o pagină din fiecare*

certificat. Având în vedere faptul că prin caietul de sarcini, punctul 3.4.1.1. Cerințe tehnice minimale, s-au solicitat certificările europene ECE-R85, ECE-R13 Tip II, ECE-R100.02, ECE-R122 și ECE-R138, cerința minimă este neîndeplinită; (ii) Ofertantul nu prezintă Certificatele ECE-R85, ECE-R13 Tip II, ECE-R100.02, ECE-R122 și ECE-R138 solicitate prin caietul de sarcini din care să reiasă conformitatea echipamentelor cu normele europene pentru autovehiculul oferat categoria M3."

Prin răspunsul la solicitarea de clarificări, au fost retransmise certificatele solicitate, în traducere autorizată, în forma prevăzută de regulamentele europene ce reglementează fiecare tip de certificat. Prin caietul de sarcini, s-au solicitat respectivele certificate, nu documentația completă de omologare pentru toate regulamentele enumerate. Societatea a prezentat certificatele de omologare, reprezentând, în accepțiunea regulamentelor europene, comunicarea de omologare (certificatul de omologare). În condițiile în care, prin documentația de atribuire, s-au solicitat exclusiv certificatele enumerate anterior, iar nu întreaga documentație ce a stat la baza eliberării acestora, cerința a fost respectată de către ... SRL.

Referitor la susținerea că nu a prezentat certificatele ECE-R85, ECE-R13 tip II, ECE-R100.02, ECE-R122 și ECE-R138 din care sa reiasă conformitatea echipamentelor cu normele europene pentru autovehiculul oferat, categoria M3, contestatoarea consideră că motivul de respingere este nefondat. Toate certificatele enumerate atestă ca vehiculele îndeplinesc cerințele de omologare. Certificatul R85 se acordă pentru motor (puterea motorului) și nu este condiționat de apartenența vehiculului la o anumită categorie (N, M). Acest certificat atestă că motorul are o anumită putere. Un motor omologat se poate monta pe orice vehicul, fie N2, fie M3. Niciodată un certificat conform R85 nu specifică pe ce categorie de vehicul se montează motorul. Producătorul motorului omologhează motorul din punct de vedere al puterii maxime.

Celelalte certificate sunt pentru vehicule: R13 - frânare, R100 - siguranță electrică, R10 - compatibilitate electromagnetică, R138 - vehicule silențioase. Acestea atestă îndeplinirea cerințelor de omologare pentru tipul de vehicul. Tipul de vehicul este o definiție largă și cuprinde mai multe categorii, variante, versiuni care au aceeași definiție tehnică din punct de vedere a cerințelor unui regulament specific.

Un vehicul de bază N2 poate fi transformat într-un vehicul final M3. Deoarece N2 are masa maximă între 3.500 și 12.000 kg, iar M3 masa maximă peste 5.000 kg. Astfel, și certificatele emise pentru N2 inițial (stadiul 1) se aplică pentru M3, iar mențiunea M3 este una pur formală, aceasta deoarece cerințele N2 sunt mai stricte decât M3. Cu titlu de exemplu, contestatoarea atașează extras din regulamentele de omologare (13 - frânare și 14 - ancoraje centuri), din care se observă că cerințele N2 sunt mai dure. La regulamentul 13, testele de frânare se fac la N2 pentru o viteză mai mare, respectiv 100 km/h, în timp de la M3 la

90 km/h. La regulamentul 14, forța de tragere M3 de 450 daN este mai mică decât la N2, de 675 daN. Situația este aceeași pentru toate regulamentele de omologare enumerate în documentația de atribuire. Din acest motiv, transformarea N2 în M3 implică o formalitate, fără teste de verificare a îndeplinirii condițiilor.

Prin urmare, din punct de vedere al respectării cerințelor din documentația de atribuire, oferta ... SRL este conformă sub aspectul prezentării certificatelor de omologare ce au fost solicitate, certificatele înaintate autorității dovedind pe deplin faptul că vehiculul ofertat este conform, ce îndeplinește toate exigențele tehnice prevăzute de legislația în vigoare.

În egală măsură, aspectele învederate anterior în susținerea îndeplinirii cerinței au fost comunicate autorității prin răspunsurile la solicitările de clarificare transmise ulterior depunerii ofertei, astfel încât nu se poate reține faptul că ofertantul nu ar fi răspuns sau că ar fi formulat răspunsuri neconcludente.

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

Potrivit celor arătate în raportul procedurii și în adresa de comunicare a rezultatului, al doilea motiv de respingere a ofertei constă în neprezentarea traducerilor autorizate conforme ale certificatelor parțiale prezentate, întrucât traducerile depuse nu includ la final formula de certificare a traducătorului, cum prevede legislația specifică. Și acest motiv este nefondat, autoritatea realizând o confuzie între traducerile autorizate (pe care le-a solicitat prin documentația de atribuire și inclusiv prin solicitările de clarificare) și traducerile legalizate, la care se referă textul de lege indicat în cuprinsul actelor contestate. Traducerea autorizată este o traducere validă și exactă a unui text sau a unui document scris dintr-o limbă străină în limba română și invers, care poartă semnătura și ștampila traducătorului autorizat. Autoritatea a solicitat depunerea documentelor în limbă străină în traducere autorizată, solicitare căreia ... SRL i s-a conformat, transmitând documentele în traducere în limba română, purtând semnătura și ștampila traducătorului autorizat, însoțite de autorizația nr. 23951, care atestă calitatea de traducător autorizat a semnatarului traducerii. Certificarea traducerii la care face referire autoritatea în cuprinsul actelor contestate se realizează doar în ipoteza unei traducerii legalizate de

notarul public. De altfel, însuși temeiul de drept invocat în susținerea motivului de respingere este inaplicabil, acesta având în vedere traducerea destinată legalizării de către notarii publici.

În punctul său de vedere nr. ... asupra contestației, înregistrat la Consiliu cu nr. ..., autoritatea susține în apărare tardivitatea contestației, iar pe fondul cauzei arată că propunerile tehnice au fost evaluate de comisia de evaluare în raport cu cerințele minime din caietul de sarcini, rezultatul evaluării fiind regăsit în procesul verbal nr. ..., parte a dosarului achiziției.

Ofertantul contestator a prezentat doar câte o pagină din fiecare certificat. Prin clarificări, i s-a solicitat prezentarea certificatelor, nu documentația care a stat la baza emiterii lor.

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

Nu a prezentat certificatele ECE-R85, ECE-R13 Tip II, ECE-R100.02, ECE-R122 și ECE-R138 solicitate prin caietul de sarcini din care să reiasă conformitatea echipamentelor cu normele europene pentru autovehiculul oferat categoria M3.

Certificat ECE-R85: echipamentul funcționează minimum 30 de minute la o putere constantă de minim 60 kW. A fost prezentată o pagină din 3. Nu reiese dacă acesta este normat pentru categoria de vehicul oferat și nici puterea maximă pentru care este omologat motorul.

Certificat ECE-R13 Tip II: atesta conformitatea echipamentului cu normele europene aferente sistemului de frânare. A fost prezentată o pagină din 11. Privește sistemul de frânare pentru categorie vechiul N2, nu M3.

Certificat ECE-R100.02: privind circulația echipamentelor electrice pe drumurile publice. A fost prezentată o pagină din 4. Privește omologarea pentru categoriile de vehicule N2, M2, nu M3.

Certificat ECE-R122: privind sistemul de încălzire pentru vehiculele din categoria M, N, O. A fost prezentată o pagină din 4. Privește omologarea pentru categoriile de vehicule N2, M2, nu M3.

Certificat ECE-R138: privind sistemul de avertizare a pietonilor (AVAS). A fost prezentată o pagină din 6. Privește omologarea pentru categoriile de vehicule N2, M2, nu M3.

Autovehiculele din categoria M3, solicitată de autoritatea contractantă în cadrul documentației de atribuire, sunt destinate transportului de pasageri (persoane), iar autovehiculele din categoria N3 sunt destinate transportului de mărfuri. Diferența între categoriile M și M3 este dată de masa maximă a acestora. Sunt categorii distincte, pentru autovehicule cu caracteristici tehnice distincte.

Din certificatele prezentate nu reiese că sistemele certificate pot fi montate pe vehicule de categoria M3, cum este încadrat microbuzul oferat, ...

Faptul că cerințele de omologare pentru categoriile N2 și M2 sunt „mai dure” nu înseamnă ca aceste certificate sunt conforme și pentru vehicule M3, iar din cuprinsul lor/explicațiile/dovezile ofertantului nu reiese că sunt transmisibile între categorii diferite de vehicule. Ofertantul avea dreptul să prezinte orice dovadă considera concludentă pentru a demonstra cele susținute, adițional îndrumării autorității contractante să consulte regulamentele europene, conform răspunsului la solicitarea de clarificare nr. 4714/09.11.2023.

Anexa nr. 6 la contestație nu a fost depusă în ofertă sau în răspunsul de clarificări.

Înmatricularea autovehiculului la Registrul Auto Roman depinde de prezentarea documentelor care declară că autovehiculul respectă standardele CE, pentru clasa acestuia, iar absența acestora conduce în cele din urmă la imposibilitatea înmatriculării autoturismului.

Contestatoarea susține că „inserarea (în certificate) a mențiunii M3 este formală”, că „transformarea N2 în M3 implică o simplă formalitate, fără teste de verificare a îndeplinirii condițiilor”, „certificatele emise pentru N2 inițial (stadiul 1) se aplica și pentru M3”, însă nu aduce dovezi legitime în sprijinul celor declarate și recunoaște că cerințele N2 sunt diferite față de cele M3.

Omologarea se realizează avându-se în vedere categoria vehiculului, iar M2, M3, N și O sunt categorii distincte, astfel și certificatul obținut este corelat cu categoria autovehiculului pentru care a fost solicitat.

Întrucât contestatoarea a oferat un vehicul categoria M3, cum reiese din propunerea sa tehnică, este evident că și certificările prezentate trebuie să fie corelate cu categoria vehiculului oferat.

Traducerile prezentate nu includ la finalul documentelor formula de certificare a traducătorului, astfel cum prevede legislația specifică. Traducere autorizată este acea traducere ce poartă semnătură și ștampila traducătorului acreditat de Ministerul Justiției, iar la finalul traducerii acesta aplică o formulă de certificare, prin care confirmă calitatea traducerii și conformitatea acesteia cu documentul original.

Membrii comisiei de evaluare nu sunt obligați să traducă documentele ori să cunoască limba în care ar fi emise acestea, dar pentru o evaluare cât mai corectă a ofertelor, aceștia trebuie să poată citi și înțelege conținutul lor. O traducere necertificată nu poate fi folosită în scop oficial și nu poate garanta corectitudinea ei.

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

În cererea sa de intervenție, ...SRL, ofertantul declarat câștigător, arată că însăși contestatoarea recunoaște că certificatele R13, R100, R10 și R138 atestă îndeplinirea cerințelor de omologare pentru tipul de vehicul. În cazul în care un certificat ECE era valabil pentru toate tipurile de vehicule, atunci în acesta erau prevăzute fie toate tipurile de vehicule, fie nu era menționat niciun tip de vehicul. Regulamentele Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) prevăd valori diferite de testare, evidențiate distinct pentru fiecare tip de vehicul în parte.

Din Regulamentul nr. 13 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - Cerințe uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M N și O în ceea ce privește frânarea [2016/194], reiese necesitatea efectuării de testări suplimentare pentru vehicul categoria M3, față de vehicul categoria M2. Totodată, diferențe sunt și față de testări vehicul categoria N2 și tipul de încercare II sau IIA, tip de încercare la care nu sunt supuse vehiculele din categoria M2 și N2. La pct. 2.2 - „Sistemul de frânare de siguranță” se poate observa ca viteza la care se efectuează testele este mai mare pentru categoria M2/M3 (60 km), decât pentru categoria N2 (50 km), fiind evident că, condițiile pentru obținerea certificatelor pentru categoria M2/M3 sunt mai stricte raportat la N2.

De asemenea, în vederea obținerii certificării ECE - R100 este necesar ca microbuzul să fie supus unor încercări diferite în conformitate cu coridoarele de accelerație specificate în tabelele nr. 1-3, iar valorile din tabelul pentru categoria M3 sunt diferite de valorile din tabelul pentru categoria M2.

Tabelul 1 pentru vehiculele M₁ și N₁:

Punct	Timp (ms)	Accelerație (g)	
		Longitudinală	Transversală
A	20	0	0
B	50	20	8
C	65	20	8
D	100	0	0
E	0	10	4,5
F	50	28	15
G	80	28	15
H	120	0	0

Tabelul 2 pentru vehiculele M₂ și N₂

Punct	Timp (ms)	Accelerație (g)	
		Longitudinală	Transversală
A	20	0	0
B	50	10	5
C	65	10	5
D	100	0	0
E	0	5	2,5
F	50	17	10
C	80	17	10
H	120	0	0

Tabelul 3 pentru vehiculele M₃ și N₃

Punct	Timp (ms)	Accelerație (g)	
		Longitudinală	Transversală
A	20	0	0
B	50	6,6	5
C	65	6,6	5
D	100	0	0
E	0	4	2,5
F	50	12	10
G	80	12	10
H	120	0	0

Nu pot fi reținute afirmațiile contestatorului privind faptul ca „certificatele emise pentru N2 inițial (stadiul 1) se aplică și pentru M3 [...]”, având în vedere că pentru emiterea certificatelor ECE-R13 și ECE-R100 testarea se face la valori diferite, conform celor evidențiate mai sus.

În cazul neobținerii certificatelor corespunzătoare există riscul ca microbuzul să nu treacă testele necesare în vederea obținerii autorizației de circulație pe drumurile publice. Este evident că dacă ... SRL a oferat un vehicul categoria M3, toate documentele/ certificatele la procedura de achiziție publică trebuie prezentate pentru produsul oferat.

Din examinarea coroborată a materialului probator administrat, aflat la dosarul cauzei, după verificarea din oficiu a competenței generale, materiale și teritoriale, potrivit art. 131 alin. (1) C. proc. civ., și după deliberare, Consiliul reține că, prin anunțul de participare nr. ..., publicat în Sistemul Electronic de Achiziții Publice – SEAP la 28.07.2023, autoritatea contractantă ... a inițiat o procedură de licitație deschisă în vederea procurării unui microbuz electric de transport persoane, contract estimat valoric la 1.230.675 lei, fără TVA. Documentația de atribuire a fost postată în SEAP la 28.07.2023, alături de anunțul de invitare la competiție.

La procedură s-au prezentat doi operatori economici, respectiv ... SRL, a cărui ofertă a fost respinsă de autoritate ca neconformă și inacceptabilă, precum și ...SRL, a cărui ofertă a fost admisă și declarată câștigătoare. Împotriva respingerii propriei oferte, pentru motivele evocate mai sus, ... SRL a învestit Consiliul cu soluționarea contestației care formează obiectul prezentei cauze, premisă a controlului administrativ-jurisdicțional. Cauțiunea aferentă, în valoare de ... lei, a fost constituită prin recipisa de consemnare nr. ..., emisă de ..., la data de

În acest litigiu a fost primită și cererea de intervenție voluntară nr. 27/11.01.2024, aparținând ...SRL, la analiza condițiilor de formulare a căreia, în raport cu prevederile în vigoare ale art. 17 alin. (3) și (4) din Legea nr. 101/2016, se observă admisibilitatea ei în principiu:

(3) Până la soluționarea contestației de către Consiliu, operatorii economici interesați să participe la procedura de atribuire, respectiv, după caz, operatorii economici participanți la procedura de atribuire pot formula cerere de intervenție voluntară în litigiu, potrivit

prevederilor Legii nr. 134/2010 privind Codul de procedură civilă, republicată, cu modificările ulterioare, în termen de 10 zile de la data publicării în SEAP a contestației. În cazul procedurilor a căror inițiere nu se realizează prin publicare în SEAP, termenul de 10 zile se calculează de la data comunicării contestației.

(4) Cererea de intervenție se înaintează atât Consiliului, cât și autorității contractante și contestatorului/contestatorilor, nu mai târziu de expirarea termenului legal de formulare a acesteia.

...SRL are calitatea de ofertantă câștigătoare la procedura de atribuire, are calitate și capacitate procesuală și a dovedit un interes legitim propriu în pricină, prin promovarea cererii, constând în menținerea poziției de câștigătoare, motiv pentru care, în conformitate cu art. 65 alin. (1) C. proc. civ., Consiliul încuviințează în principiu cererea de intervenție, formulată în interiorul termenului de 10 zile de la data publicării în SEAP a contestației (08.01.2024), în cadrul secțiunii specifice a anunțului de participare nr. .../ 28.07.2023. Interesul intervenientei de a își păstra poziția și de a semna contractul care i-a fost atribuit este unul legitim, născut, personal și actual (condiții enumerate la art. 33 C. proc. civ.). Din parcurgerea cuprinsului cererii intervenientei, se vedește că este în sensul sprijinirii poziției autorității contractante, fără nicio pretenție proprie, cu privire la actele atacate în prezenta procedură administrativ-jurisdicțională, situație în care Consiliul stabilește că cererea este intervenție voluntară accesorie în sprijinul autorității contractante.

Referitor la tardivitatea contestației, pe care o pretinde ..., ea nu se confirmă, întrucât sunt aplicabile dispozițiile art. 5 din Legea nr. 101/2016:

(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.

Cum cele zece zile de la data următoare postării în SEAP a rezultatului licitației (13.12.2023) au expirat la sfârșitul zile de sâmbătă 23.12.2023, termenul a fost prelungit până în prima zi lucrătoare - miercuri 27.12.2023, când contestația a fost expediată prin serviciul de curierat. Regula cu valoare de tradiție de la art. 183 alin. (1) C. proc. civ. – *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* – trebuie recunoscută și în cadrul procedurii contestării administrativ-jurisdicționale, întrucât Legea nr. 101/2016 nu cuprinde derogări față de dreptul comun în materie, care o completează în virtutea art. 68 din lege. Astfel fiind, formularea contestației se situează în interiorul termenului legal, iar excepția de tardivitate este respinsă.

Pe fondul cauzei, organul administrativ de jurisdicție reține că, în caietul de sarcini, la pag. 6, pct. 3.4.1.1, autoritatea a specificat, cu titlu de cerințe tehnice minimale:

- CERTIFICĂRI EUROPENE
 - Certificat ECE – R85 – echipamentul trebuie să funcționeze minim 30 de minute la o putere constantă de minim 60 kW
 - Certificat ECE – R13 Tip II – privind sistemul de frânare
 - Certificat ECE – R100.02 – privind circulația echipamentelor electrice pe drumurile publice
 - Certificat ECE – R122 – privind sistemul de încălzire pentru vehiculele din categoria M, N, O
 - Certificat ECE – R138 – privind sistemul de avertizare al pietonilor (AVAS)
- Cerințele tehnice de mai sus sunt minimale, ele definind functionalitatea si calitatea echipamentului.

Este subînțeles că aceste certificări trebuie să se refere la tipul/clasa/categoria produsului propus în ofertă, nu la alte tipuri/clase/categorii. Cu alte cuvinte, dacă microbuzul oferat face parte din categoria M3, certificările trebuie să privească testările specifice respectivei categorii, nu alteia. În acord cu art. 1.268 alin. (1) C. civ., aplicabil ca drept comun, clauzele reproduse din caietul de sarcini se interpretează în sensul ce se potrivește cel mai bine obiectului contractului.

În răspunsul consolidat postat în SEAP la 01.09.2023, se prevede:

Produsele livrate vor fi însoțite de certificat de conformitate (COC) pentru același tip/variantă de vehicul cu cel oferat, din care să reiasă informații privind categoria din care face microbuzul (M2/M3 etc), numărul de locuri, dimensiuni si mase, tipul de motor”, fara a fi necesara si omologarea individuala a autovehiculului.

Prin formularul nr. 10 – Propunere tehnică, ... SRL și-a asumat textual certificările enumerate mai sus, pentru microbuzul oferat – ..., categoria M3, clasa B. De asemenea, la pag. 150 din propunerea tehnică (în numerotarea dosarului achiziției transmis de autoritatea contractantă), societatea a menționat conformitatea cu normele și regulamentele internaționale:

- Regulament EU no. 2018/858
- Regulament ECE-UN no. 107
- Certificat ECE – R85 – echipamentul funcționează minim 30 de minute la o putere constantă de minim 60 kW
- Certificat ECE – R13 Tip II – privind sistemul de frânare
- Certificat ECE – R100.02 – privind circulația echipamentelor electrice pe drumurile publice
- Certificat ECE – R122 – privind sistemul de încălzire pentru vehiculele din categoria M, N, O
- Certificat ECE – R138 – privind sistemul de avertizare al pietonilor (AVAS)

La pag. 164-168 din propunerea tehnică, ofertanta a inclus doar primele pagini din cinci comunicări de prelungire a omologării pentru un tip de vehicul, emise de o entitate din Regatul Spaniei.

Prin solicitarea de clarificări nr. 3876/25.09.2023, autoritatea i-a solicitat să prezinte, între altele, certificatele ECE-R85, ECE-R13, ECE-R100, ECE-R122 și ECE-R138 „pentru produsul oferat”.

... SRL a răspuns depunând aceleași extrase (prima pagină a celor cinci comunicări).

Văzând acest răspuns, autoritatea a revenit prin solicitarea de clarificări nr. 4714/09.11.2023, solicitându-i, printre altele:

4. Cu privire la Certificatele Europene prezentate:

- Certificat ECE - R85 - echipamentul funcționează minim 30 de minute la o putere constantă de minim 60 kW nu s-a prezentat traducerea în limba română. Certificatul în limba spaniolă/engleză nu este prezentat integral. Nu este prezentat documentul informativ aferent certificatului. Din certificatul prezentat nu reiese categoria de vehicul pentru care este normat echipamentul, respectiv dacă acest motor deține aprobarea în conformitate cu Regulamentul 85 pentru a fi utilizat la vechiule categoria M3.

- Certificat ECE-R13 Tip II - este prezentat privind sistemul de frânare prezentat pentru categorie vechiul N2. Certificatul original nu este prezentat integral. Nu este prezentat documentul informativ aferent certificatului;

- Certificat ECE R100.02 privind circulația echipamentelor electrice pe drumurile publice - prezentat pentru categorie vechiul N2, M2. Certificatul original nu este prezentat integral. Nu este prezentat documentul informativ aferent certificatului;

- Certificat ECE - R122 - privind sistemul de încălzire pentru vehiculele din categoria M, N, O prezentat pentru categorie vechiul N2, M2. Certificatul original nu este prezentat integral. Nu este prezentat documentul informativ aferent certificatului;

- Certificat ECE - R138 - privind sistemul de avertizare al pietonilor (AVAS) - prezentat pentru categorie vechiul N2, M2. Certificatul original nu este prezentat integral. Nu este prezentat documentul informativ aferent certificatului;

Justificați omisiunile menționate și prezentați conform caietului de sarcini, certificatele integral (toate paginile), traduse autorizat în limba română.

5. Întrucât certificatele ECE prezentate sunt pentru componente aferente vehiculelor de categorie N2 (Autovehicule pentru transportul mărfurilor), M2 (vehicule care au o masă maximă care nu depășește 5 tone), clarificați cum certifică acestea conformitatea echipamentelor cu normele europene pentru autovehiculul oferit categoria M3 - Yaxing ..., un autovehicul conceput și construit în principal pentru transportul persoanelor și al bagajelor acestora cu o masă maximă care depășește 5 tone. Conform legislației europene, Directiva 2007/46/CE și a Registrului Auto Român, definirea categoriilor de omologare, respectiv categoriile M și N se referă la o clasificare a tipurilor de vehicule în funcție anumite caracteristici tehnice.

6. Clarificați perioada de valabilitate a certificatelor ECE prezentate.

7. Prezentați traducerea integrală autorizată a Certificatelor ECE.

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

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

10. Prezentați certificarea din partea traducătorului autorizat a tuturor traducerilor prezentate, care la sfârșit au înscrisă formula de certificare a traducerii, de vreme ce conform legislației în vigoare, traducerile autorizate includ la finalul fiecărui document următoarele: semnătură, stampila și formula de certificare.

Nici de această dată, ... SRL nu s-a conformat întocmai solicitării, redpunând aceleași documente, cu următoarele explicații:

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

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

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

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

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

Încadrarea vehiculelor în clasele M2 și M3 se realizează în funcție de masa maximă a vehiculelor și numărul de locuri. M2 este pentru vehicule cu masa maximă 5000 kg iar M3 cu masa maximă mai mare de 5000 kg. Vehiculele M3 fiind mai grele și performantele lor

dinamice sunt mai mici si realizeaza viteze si accelerații mai mici. In aceste condiții si cerințele de omologare sunt adaptate corespunzător.

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

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

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

Ad 6. Conform Acordului de la Geneva din 1958, certificatele de omologare raman valabile indefinit. Acestea pot sa nu mai fie acceptate de anumite tari doar in situatia in care se modifica cerințele tehnice, dar aceasta nu e cazul in situatia noastra.

Ad7. Anexat traducere certificate ECE

Ad 8. Confirmam ca motorul oferat este DANA TM4 asa cum este precizat in certificatul de omologare atașat, conform reg 85 CEE-ONU. DANA TM4 este denumirea comerciala a respectivului motor. Acest aspect va putea fi verificat la livrarea microbuzului, daca oferta noastra va fi declarata castigatoare.

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

Ad 10. Traducerile autorizate sunt confirmate de stampila traducătorului autorizat prezente pe fiecare pagina. Aceasta stampila este emisa de Ministerul Justitiei si confirma autorizarea traducătorului. Anexat autorizație si adeverința traducator autorizat.

Pentru a treia oară, autoritatea a transmis o nouă solicitare de clarificări, având nr. 4806/16.11.2023:

1. Cu privire la Certificatele Europene prezentate:

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

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

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

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

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

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

Față de cele de mai sus, vă rugam să ne prezentați răspunsul dumneavoastră până la data de 20.11.2023.

Neprezentarea în termenul menționat mai sus a clarificărilor solicitate va conduce la respingerea ofertei dumneavoastră ca neconformă.

Răspunsul conceput de ofertantă (pag. 275 și 276 din dosarul achiziției publice) este:

Ad 1. Revenim la răspunsul nostru și ne menținem punctul de vedere, astfel:

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

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

Ad. 2. Revenim la răspunsul nostru și ne menținem punctul de vedere, astfel Certificatul ECE-R85 face referire la fabricantul motorului și nu la fabricantul vehiculului. Fabricantul motorului este ...iar fabricantul vehiculului de baza este Un certificat conform Reg 85 se acorda fabricantului motorului. Acesta se poate constata studiind Reg CEE-ONU nr. 85 la adresa ... În cazul microbuzelor și autobuzelor electrice motoarele sunt fabricate de fabricanți consacrați, specializați în motoare electrice iar producătorii de vehicule utilizează respectivele motoare pe vehiculele fabricate. Așa procedează toți fabricanții de microbuze și autobuze electrice.

Ne menținem parerea că întrebarea este pusă de un necunoscător al domeniului auto care nu ar trebui să aibă dreptul de a evalua o ofertă pentru un autovehicul. Această întrebare neprofesionista dovedește un nivel precar al pregătirii profesionale al consultantului care nu cunoaște aspecte esențiale referitoare la autovehiculele electrice.

Vă atragem atenția că în cazul în care oferta noastră va fi declarată neconformă, va vom acționa în justiție pentru abuz la nivel de fiecare persoană responsabilă.

Ad. 3. Revenim la răspunsul nostru și ne menținem punctual de vedere, astfel

În legislația Europeană de omologare condițiile pentru N2/M2 sunt mult mai stricte și mai dificile decât pentru M3. De fapt, în ceea ce privește exigenta condițiilor de omologare ordine este M1/N1 (cele mai dure) - N2/M2 - M3 (mai permissive).

În aceste condiții certificatele emise pentru vehicule N2/M2 sunt acoperitoare și pentru vehiculele M3.

Încadrarea vehiculelor în clasele M2 și M3 se realizează în funcție de masa maximă a vehiculelor și numărul de locuri. M2 este pentru vehicule cu masa maximă 5000 kg iar M3 cu masa maximă mai mare de 5000 kg. Vehiculele M3 fiind mai grele și performanțele lor dinamice sunt mai mici și realizează viteze și accelerații mai mici. În aceste condiții și cerințele de omologare sunt adaptate corespunzător.

Vehiculele M2 și N2 realizând viteze și accelerații mai mari sunt mai vulnerabile în siguranța circulației iar cerințele sunt mai stricte. Pentru vehiculele N2 cerințele de omologare sunt la nivelul M2.

În concluzie, dacă autovehiculul corespunde categoriei M2/N2 este clar că vor corespunde și categoriei M3

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

Ad. 4. Revenim la răspunsul nostru și ne menținem punctual de vedere, astfel

Traducerile autorizate sunt confirmate de stampila traducătorului autorizat prezente pe fiecare pagină. Aceasta stampila este emisă de Ministerul Justiției și confirmă autorizarea traducătorului. Ne exprimăm speranța că întrebarea dumneavoastră nu este tendențioasă, pentru că în caz contrar suntem puși într-o situație foarte neplăcută în rezolvarea careia vom solicita intervenția organelor în drept.

Insistăm să ne precizați legalitatea cerinței dumneavoastră cu extrase concrete din lege altfel solicitarea dumneavoastră reprezintă un abuz, pentru care va vom acționa în justiție la nivel de fiecare membru al comisiei de evaluare, cerând daune interese materiale

Atragem atenția Autorității contractante, asupra modului cum au fost formulate cerințele de clarificare care ne face să credem că întrebările au fost formulate de consultant în colaborare cu competitorul nostru tradițional

În situația în care oferta noastră va fi declarată neconformă ne rezervăm dreptul de a solicita organelor competente de justiție și combatere a corupției, investigarea legăturii dintre Autoritatea contractantă - consultant - competitor tradițional. Considerăm că interesul real al

Autoritatii contractante este sa achiziționeze cel mai bun si mai competitiv produs si nu sa prefere (din motive obscure) un anumit ofertant.

Niciuna dintre cele trei solicitări de clarificări nu a fost atacată de către ... SRL, ceea ce îi atrăgea obligația de a se conforma cu strictețe solicitărilor, mai cu seamă că autoritatea i-a pus în vedere explicit că neprezentarea clarificărilor solicitate va conduce la respingerea ofertei.

Din parcurgerea seriei de răspunsuri, Consiliul stabilește că, într-adevăr, ofertanta nu s-a conformat celor cerute de autoritate. Astfel, deși i s-a pus în vedere să prezinte varianta integrală a celor cinci „certificate”, ofertanta a insistat depunând doar prima pagină din cele cinci „certificate”. Pentru ECE-R85, a prezentat o pagină din 3; pentru ECE-R13, a prezentat o pagină din 11; pentru ECE-R100, a prezentat o pagină din 4; pentru ECE-R122, a prezentat o pagină din 4; pentru ECE-R138, a prezentat o pagină din 6. Refuzul cu obstinație de a depune versiunile integrale ale „certificatelor” reprezintă motiv temeinic și legal de respingere a ofertei. Nicidecum, nu s-a pretins aducerea documentației complete de omologare, ci forma integrală a „certificatelor”. Acestea nu înseamnă doar prima pagină. Pe de altă parte, nedepunerea restului de pagini este de natură să trezească o suspiciune rezonabilă că produsele în cauză nu sunt conforme cerințelor autorității contractante, aspect pe care ofertanta a urmărit să îl ascundă prin nedepunerea paginilor lipsă.

Față de această situație, forul administrativ de jurisdicție determină că răspunsurile furnizate de ... SRL sunt vădit neconcludente, prin prisma art. 134 alin. (4) din normele anexate Hotărârii Guvernului nr. 395/2016: *„În cazul în care comisia de evaluare solicită unui candidat/ofertant clarificări și, după caz, completări ale documentelor prezentate de acesta în cadrul ofertei sau solicitării de participare, potrivit dispozițiilor art. 209 din Lege, iar candidatul/ofertantul nu transmite în termenul precizat de comisia de evaluare clarificările/completările solicitate sau clarificările/completările transmise nu sunt concludente, oferta sa va fi considerată inacceptabilă.”*

De altminteri, societatea ofertantă se și contrazice, pe de o parte spunând că certificatul de omologare este un document public, iar pe de altă parte refuzând să depună restul de pagini ale celor cinci „certificate” de care se prevalează. Orice certificat, dacă totalizează mai multe pagini, poate fi recunoscut de persoana interesată doar dacă este prezentat integral, nu „pe bucăți”.

Din Regulamentul nr. 13 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Cerințe uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M, N și O în ceea ce privește frânarea [2016/194], atașat de intervenientă, rezultă că pentru certificatul de omologare de tip privind mecanismul de frânare al vehiculelor este prezentat modelul în anexa nr. 2. Se poate observa că modelul de certificat are 26 de secțiuni (unele divizate în subsecțiuni),

ofertanta ... SRL prezentând doar prima pagina, cu primele 8 secțiuni. Așadar, se constată că, în mod corect, a reținut achiziția că nu a fost depus certificatul în întregime.

Potrivit Regulamentului nr. 100 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește cerințele specifice pentru grupul motopropulsor electric [2015/505], art. 4 - „Omologarea”:

4.1. Dacă tipul pentru care se solicită omologarea, conform prezentului regulament, corespunde cerințelor din părțile relevante ale prezentului regulament, tipului respectiv i se acordă omologarea de tip. 31.3.2015 L 87/5 Jurnalul Oficial al Uniunii Europene RO

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

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

Analizând modelul din regulament, se poate constata că acesta are 17 secțiuni, iar omologarea depusă de ofertantă cuprinde doar 9. În versiunea tradusă în limba română apar 17 secțiuni. De altfel, chiar în documentul în limba spaniolă/engleză se menționează că acesta are patru pagini.

De asemenea, și celelalte „certificate” au fost prezentate parțial. Și în ceea ce privește traducerile prezentate se observă anumite neconcordanțe în privința informațiilor.

Relativ la motivul secund de respingere a ofertei, Consiliul s-a pronunțat deja într-o cauză asemănătoare, în care contestatoare a fost tot ... SRL. Considerentele relevante ale deciziei nr. ... sunt deplin valabile și în speța de față:

În ceea ce privește cel de-al treilea motiv de respingere a ofertei, acesta a fost determinat de faptul că societatea contestatoare nu a prezentat certificatele ECE-R85, ECE-R13Tip II, ECE-R100.02, ECE-R122 și ECE-R138 solicitate prin caietul de sarcini din care să reiasă conformitatea echipamentelor cu normele europene pentru autovehiculul oferat categoria M3.

Concluziile achiziției au fost:

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

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

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

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

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

Prin contestație, s-au susținut următoarele:

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

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

36. În egală măsură, punctăm faptul că un vehicul de baza N2 poate fi transformat într-un vehicul final M3. Deoarece N2 are masa maximă între 3500 și 12000 kg, iar M3 masa maximă peste 5000 kg. Deci se vede clar ca un vehicul inițial N2 poate fi convertit în M3.

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

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

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

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

40. Din acest motiv transformarea N2 în M3 implică doar o simplă formalitate, fără teste de verificare a îndeplinirii condițiilor.

41. Prin urmare, din punct de vedere al respectării cerințelor din documentația de atribuire, oferta ... este conformă sub aspectul prezentării certificatelor de omologare ce au fost solicitate, certificatele înaintate Autorității contractante dovedind pe deplin faptul că vehiculul oferat este unul conform, ce îndeplinește toate exigențele tehnice prevăzute de legislația în vigoare.

Totodată, intervenienta a susținut:

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

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

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

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

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

(...)

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

De asemenea, Regulamentul nr. 100 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește cerințele specifice pentru grupul motopropulsor electric (2015/505) prevede

în Anexa 8C - ȘOC MECANIC - 3.2. Procedura de încercare - „Dispozitivul supus încercării trebuie supus decelerării sau, la alegerea solicitantului, accelerării, în conformitate cu coridoarele de accelerație specificate în tabelele 1-3. În consultare cu producătorul, serviciul tehnic trebuie să decidă dacă încercările se vor derula în direcție pozitivă, în direcție negativă sau în ambele direcții”

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

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

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

A. DEFINIREA CATEGORIILOR DE VEHICULE

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

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

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

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

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

Tipurile de caroserie și codificările corespunzătoare pentru vehiculele din categoria M sunt definite în partea C a prezentei anexe, la punctul 1 (vehicule din categoria M1) și la punctul 2 (vehicule din categoriile M2 și M3), pentru a fi folosite în scopul specificat în acea parte.

Potrivit Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, din 23.12.2020, aprobate prin Ordinul nr. 2224/2020, categoriile de folosință sunt definite după cum urmează:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Se reține că, potrivit dispozițiilor art. 65 alin. (2) și art. 133 alin. (1) din HG nr. 395/2016, *comisia de evaluare are obligația de a analiza și de a verifica fiecare ofertă atât din punctul de vedere al elementelor tehnice propuse, cât și din punctul de vedere al aspectelor financiare pe care le implică. **Propunerea tehnică trebuie să corespundă cerințelor minime prevăzute în caietul de sarcini.** De asemenea, în baza art. 127 alin. (1) lit. f) din același act normativ, comisia de evaluare are atribuția verificării conformității propunerilor tehnice ale ofertanților cu prevederile caietului de sarcini.*

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

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

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

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

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

Așadar, evaluarea ofertelor trebuia să se efectueze în baza a ceea ce s-a solicitat în caietul de sarcini. Or, câtă vreme s-a impus prezentarea certificatelor europene enumerate în caietul de sarcini pentru vehiculul ofertat și acesta este din categoria M3 nu mai poate fi adus în discuție caracterul restrictiv al cerinței sau modul de evaluare raportat la cerința impusă.

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

Față de aceste considerente, valabile *mutatis mutandis* în prezenta cauză, Consiliul determină că oferta a fost judicios respinsă, ca neconformă.

Argumente de genul „*certIFICATELE EMISE PENTRU N2 ÎN ÎNCEPUTUL (STADIUL 1) SE APLICĂ PENTRU M3, IAR MENȚIUNEA M3 ESTE UNA PUR FORMALĂ, ACEASTA*

deoarece cerințele N2 sunt mai stricte decât M3”, pentru a fi validate ar fi trebuit însoțite de o prevedere legală în acest sens ori de poziția entității abilitate de lege cu omologarea – în România, Regia Autonomă „Registrul Auto Român”, conform Ordonanței Guvernului nr. 78/2000 privind omologarea, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere în vederea comercializării, înmatriculării sau înregistrării acestora în România. În caz contrar, opinia *pro causa* a contestatoarei rămâne subiectivă și nedovedită.

Și motivul ultim de respingere este fondat, în condițiile în care, în două rânduri, i s-a pus în vedere ... SRL, prin solicitările de clarificări:

- nr. 4714/09.11.2023:

10. Prezentați **certificarea din partea traducătorului autorizat a tuturor traducerilor prezentate, care la sfârșit au înscrisă formula de certificare a traducerii**, de vreme ce conform legislației în vigoare, traduceri autorizate includ la finalul fiecărui document următoarele: semnătură, stampila și formula de certificare.

- nr. 4806/16.11.2023:

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

iar societatea nu a atacat niciuna dintre aceste solicitări, situație în care îi revenea obligația de a se conforma cererii repetate a autorității de a aduce traduceri cu formula de certificare din partea traducătorului, obligație la care societatea nu s-a conformat.

Explicațiile contestatoarei vizavi de confuzia autorității între traduceri autorizate și cele legalizate trebuiau reclamate cu prilejul celor două solicitări de clarificare, nu după respingerea ofertei și expirarea termenului de contestare a solicitărilor la care este cert că ofertanta nu s-a conformat. Pe de altă parte, nimic nu îi interzicea să ceară doamnei traducător să își asume o formulă de certificare a traducerii, o asemenea certificare intrând în răspunderea curentă a traducătorului. Nu există o interdicție de însoțire a ștampilei și semnăturii de asumarea expresă de către traducător a acurateții textului pe care l-a tradus, ci dimpotrivă, mai cu seamă că traducătorul percepe un tarif pentru serviciul de traducere. După cum s-a reținut mai sus, între versiunea originală a unor certificate și traducerea asumată se observă diferențe vădite (de pildă, „certificatul” 138R01 include doar o secțiune, iar traducerea cuprinde două secțiuni; similar, „certificatul” 122R00 include doar o secțiune, iar traducerea cuprinde două secțiuni), diferențe care justifică o dată în plus asumarea corectitudinii traducerii.

În loc să colaboreze loial cu autoritatea în etapa de evaluare, ofertanta a ales să o atenționeze că, în cazul în care îi declară neconformă oferta, „o va acționa în justiție pentru abuz la nivel de fiecare persoană responsabilă”.

În considerarea celor evocate, Consiliul determină că în mod temeinic și legal autoritatea a respins oferta ... SRL, neexistând motive

pentru infirmarea acestei măsuri, pentru anularea raportului procedurii prin care a fost stabilit rezultatul procedurii și nici pentru obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertelor. Astfel fiind, în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016 și în limita criticilor formulate, Consiliul va respinge ca nefondată contestația ... SRL nr. ..., în contradictoriu cu ..., și va admite cererea de intervenție nr. ..., depusă de ...SRL.

Analiza actului atacat al autorității contractante, din punctul de vedere al legalității și temeiniciei, s-a efectuat prin prisma motivelor invocate de societatea contestatoare, în acord cu principiul disponibilității care guvernează și procedura administrativ-jurisdicțională în fața Consiliului [art. 26 alin. (2) partea introductivă din legea remediilor și art. 9 alin. (2) C. proc. civ. - obiectul și limitele procesului sunt stabilite prin cererile și apărările părților]. Cu privire la aspectele care nu au format obiectul contestației, răspunderea juridică pentru declararea câștigătoare a unei anumite oferte revine autorității contractante, ținută de lege să verifice și să stabilească modul de îndeplinire de către ofertant/ofertă a tuturor cerințelor de calificare și specificațiilor tehnice stabilite în documentația de atribuire.

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

Respinge, ca nefondată, contestația ... SRL nr. ..., în contradictoriu cu

Încuviințează, în principiu, și admite cererea de intervenție voluntară accesorie nr. 27/11.01.2024, depusă de ...SRL.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți. Împotriva ei se poate formula plângere, în termen de zece zile.

PREȘEDINTE,

...

MEMBRU,

...

MEMBRU,

...

Redactată practica deciziei,

...

Redactată în cinci exemplare, conține douăzeci de pagini.