

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: 02.08.2024

Prin contestația înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 37804/17.06.2024, formulată de către societatea ..., cu sediul în ..., cu sediul procesual ales la ... din ..., înregistrată la ONRC sub nr. ..., având CUI ..., reprezentată legal prin ... – administrator, împotriva raportului procedurii nr. 2913/04.06.2024, act emis de către ..., cu sediul în ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii prin „licitație deschisă” organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect *„Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public prin achiziția unui microbuz (vehicul nepoluant) pentru ... și prin achiziția unui microbuz (vehicul nepoluant) pentru ... și Extinderea parcului de vehicule destinate transportului public prin achiziția unui microbuz (vehicule nepoluante) pentru ...”*, cod CPV 34144910-0 – Autobuze electrice (Rev.2), anunț de participare nr. .../ 28.10.2023, s-au solicitat următoarele: *„anularea raportului procedurii nr. 2913/04.06.2024, în ceea ce privește desemnarea ca și admisibilă și câștigătoare a ofertei societății ..., precum și a tuturor actelor conexe și subsecvente; anularea tuturor comunicărilor privind rezultatul procedurii de atribuire; obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertei desemnate câștigătoare, cu respectarea dispozițiilor legale aplicabile, a prevederilor documentației de atribuire, a deciziei Consiliului nr.... și a considerentelor deciziei care urmează a fi pronunțată; obligarea autorității contractante, în baza art. 451 și urm din Codul de Procedură Civilă, la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul demers procedural”*.

Prin cererea de intervenție nr. 12913/01.07.2024, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 41389/02.07.2024, formulată de către societatea ..., cu sediul în ..., având sediul procedural ales la ... din ..., înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. ..., având CUI ..., reprezentată legal prin administrator ..., în temeiul dispozițiilor art. 17 alin. (3) și (4) din Legea nr. 101/2016, s-au solicitat următoarele: încuviințarea, în principiu și admiterea, pe fond, a cererii de intervenție voluntară accesorie; respingerea contestației formulate de ..., ca nefondată; obligarea

contestatoarei ... la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de soluționarea prezentei cauze.

În luarea deciziei asupra
cauzei de față,
Consiliul National de Soluționare a Contestațiilor
reține următoarele:

Prin contestația înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 37804/17.06.2024, societatea ... critică raportului procedurii nr. 2913/ 04.06.2024 solicitând cele menționate în partea introductivă.

Referitor la fondul cauzei, contestatoarea arată că în urma deciziei CNSC nr. ..., autoritatea contractantă a emis raportul procedurii nr. 2913/04.06.2024 și o nouă comunicare, în care a fost menținut același clasament al ofertelor, precum cel anterior formulării contestațiilor, sens în care afirmă că reevaluarea ofertei ... s-a realizat în mod nelegal.

Față de cele de mai sus, contestatoarea precizează că referitor la limitele reevaluării stabilite prin decizia CNSC, Consiliul a admis prima contestație și a stabilit că autoritatea contractantă nu a desfășurat, în mod riguros, procesul de evaluare a propunerii tehnice aparținând societății ..., deoarece nu a efectuat o analiză care să demonstreze că oferta criticată ar îndeplini cerința în discuție, în contextul în care, deși prin caietul de sarcini se solicita ofertarea unui produs cu o capacitate de 16 călători + 1 conducătorul auto și prezentarea documente doveditoare, precum pliante/broșuri/cărți tehnice care să ateste caracteristicile tehnice ale produsului, în conținutul ofertei respective a fost identificat doar un certificat de conformitate pentru vehicule din categoria M, (cu cel mult 8 locuri așezate plus cel al conducătorului auto).

De asemenea, susține contestatoarea, în ceea ce privește cerința privind dotarea microbuzelor cu o rampă de acces pentru persoanele cu dizabilități, Consiliul a obligat autoritatea contractantă să lămurească modul de acces al scaunului persoanei cu dizabilitate astfel încât să poată ajunge în spatele scaunului ocupat de șofer, acesta din urmă fiind locul destinat pasagerului cu mobilitate redusă, deoarece „simplele declarații ale ofertantului, fără a fi susținute de explicații/probe tehnice, nu sunt suficiente pentru a demonstra îndeplinirea cerințelor solicitate prin documentația de atribuire (...) nu există niciun document emis de către producătorul vehiculelor ofertate care să garanteze autonomia de mers, astfel cum s-a solicitat prin răspunsul consolidat. Simplul angajament al ... nu poate fi luat în considerare, întrucât nu este susținut de către producător”. Totodată, Consiliul a obligat autoritatea contractantă să solicite clarificări ofertantului, astfel încât să se demonstreze că autonomia de mers de 375 km va fi garantată de producător.

Prin urmare, susține contestatoarea, autoritatea contractantă era obligată să aibă în vedere aspectele de mai sus, în opinia sa, finalul reevaluării fiind constatare a neconformității ofertei Chiar dacă CNSC nu a dispus expres excluderea ofertei declarate câștigătoare, ci a stabilit că obligația solicitării unor clarificări, contestatoarea susține că aplicarea art. 133 alin. (1) lit. k) din HG nr. 394/2016 revenea autorității contractante.

În ceea ce privește nelegalitatea reevaluării ofertei ..., contestatoarea afirmă că, în mod nelegal, autoritatea contractantă a permis ... să-și completeze oferta prin depunerea unor documente noi, care nu au fost prezentate înainte de împlinirea termenului-limită, cu nerespectarea art. 209 din Legea nr. 98/2016, respectiv art. 134 alin. (1) din HG nr. 395/2016, pe care le citează. În susținere, invocă jurisprudență europeană din care rezultă că nu este permisă completarea unei oferte, ulterior expirării termenului de depunere, cu documente sau informații a căror prezentare era impusă prin documentele achiziției, fiind acceptate numai completările formale și de confirmare, abaterile tehnice minore și erorile aritmetice.

Or, susține contestatoarea, în cazul prezentei proceduri de atribuire, oferta ... a fost completată ulterior termenului-limită de depunere, prin răspunsurile la clarificări, cu certificatele de conformitate a vehiculului tip M2, cu 16+1 locuri, și, respectiv, cel emis chiar de către ..., adică certificatele la care se face trimitere în constatările nr. 1 și nr. 3 ale comisiei de evaluare din procesul-verbal de evaluare nr. 12, în condițiile în care aceste documente ar fi trebuit să se regăsească în oferta inițială conform documentației de atribuire, sub sancțiunea excluderii ofertei ca neconformă.

În continuare, contestatoarea menționează că prin Decizia CNSC autoritatea contractantă a fost obligată să clarifice modalitatea de acces a scaunului persoanei cu dizabilitate, astfel încât să poată ajunge în spatele scaunului ocupat de șofer, iar potrivit procesului-verbal de evaluare nr. 12, accesul s-ar efectua prin utilizarea unui lift pentru scaunul cu roțile. Or, susține contestatoarea, o astfel de confirmare reprezintă o modificare evidentă a soluției tehnice propuse inițial prin oferta ... care, conform statuărilor anterioare ale Consiliului, presupunea: „(i) în desenele prezentate de către societatea ..., pentru autovehiculul marca Ford - Aveuro, Model: Transit M2 - Capacitate 16 locuri pe scaune din care 1 loc pentru persoane cu dizabilități (în cadrul celor 16 locuri pe scaune unul trebuie amenajat pentru persoane cu dizabilități) + 1 loc pentru conducătorul auto, Consiliul constată că, la pag. 15 din propunerea tehnică, există o schiță a dispunerii locurilor ce vor fi ocupate de către pasageri, iar în spatele scaunului, ce va fi ocupat de către șofer, se află scaunul persoanei cu dizabilități, iar la pag. 40-43, imaginile relevă faptul că rampa destinată persoanelor cu dizabilități este amplasată în zona din spatele microbuzului”.

Față de cele de mai sus, contestatoarea afirmă că prin răspunsul dat, ofertantul desemnat câștigător și-a modificat propunerea tehnică, ceea ce în opinia sa este inadmisibil, iar indicarea unei soluții tehnice distincte de cerința caietului de sarcini reprezintă un element al unei oferte alternative, care nu a fost permisă de către autoritatea contractantă.

În opinia contestatoarei, un alt aspect de nelegalitate îl constituie modul în care autoritatea contractantă a evaluat modul în care ... îndeplinește cerințele privind capacitatea de transport și, respectiv, autonomia de mers garantată a produselor oferite, în sensul că documentația tehnică atașată în termenul-limită de depunere a ofertelor vizează un vehicul de bază (N1) și un vehicul oferit (M1) care se află în alte categorii decât cea a microbuzelor care fac obiectul procedurii de atribuire.

În opinia contestatoarei, chiar dacă, prin absurd, s-ar admite posibilitatea ... de a își completa oferta prin depunerea certificatului de conformitate la care se face referire în cuprinsul procesului-verbal de evaluare nr. 12, caracteristicile constructive declarate de ofertant conduc la concluzia că numărul maxim de locuri al microbuzului oferit este de 13+1, întrucât: a) masa actuală a vehiculului este de 3.330kg, b) masa maximă autorizată este de 4.250kg; c) la calculul numărului maxim de locuri admis conform RNTR 2 și Regulamentului CEE-ONU nr. 107 se consideră că masa fiecărui pasager este de 71kg. De asemenea, trebuie avute în vedere și masele: scaunelor (cele duble - 35kg, cele simple 17kg); trapei - 20kg; geamurilor exterioare; și (printre altele) scaunului persoanei cu dizabilități - 250kg; având în vedere că masa utilă (diferența dintre masa maximă autorizată și masa actuală) este de doar 920kg, devine evident că nici capacitatea de transport nu poate fi de 16+1.

Contestatoarea menționează că regulile privind masa maximă autorizată și numărul maxim de locuri admis conform RNTR 2 sunt redate de norme imperative, nerespectarea lor atrăgând imposibilitatea obținerii cărții de identitate - necesară pentru punerea în circulație a vehiculelor livrate de ofertantul declarat câștigător. De fapt, susține contestatoarea, vehiculul în cauză este un microbuz cu o capacitate de transport de 13 călători + 1 conducător auto, care are caracteristicile constructive menționate în certificatele de conformitate depuse de ... (tardiv). Pornind de la aceste limite, microbuzul oferit nu ar putea să îndeplinească cerința privind capacitatea de transport, având în vedere, separat de aspectele legate de masă/greutate amintite anterior, lungimea și celelalte elemente dimensionale, deoarece un vehicul de bază cu o lungime de 5981 mm și o lățime de 2059mm nu poate fi transformat fizic într-un microbuz mai lung, iar dacă primul are o capacitate de doar 13+1, atunci este imposibilă introducerea a încă 3 scaune, în contextul în care este obligatorie păstrarea unui loc rezervat

pentru scaunul persoanei cu dizabilități, al cărui lungime minimă, conform Regulamentului CEE-ONU nr. 107, de 1300mm.

În ceea ce privește autonomia de mers, pornind de la aceeași ipoteză absurdă a acceptării completării ofertei de către ..., contestatoarea susține că datele înscrise în cuprinsul certificatului de conformitate pentru vehiculul de tip M2 sunt irelevante pentru produsul oferat, deoarece: a) testele efectuate în vederea emiterii certificatului respectiv nu sunt realizate în condițiile E-SORT 2, astfel cum este solicitat prin caietul de sarcini. Condițiile E-SORT 2 - vehiculul încărcat la jumătate și cu instalațiile auxiliare pornite - nu sunt replicate atunci când se măsoară consumul de energie la eliberarea certificatului de conformitate. Acest lucru rezultă chiar din cuprinsul acestuia din urmă, masa produsului testat fiind de doar 3128kg, sub nivelul greutatei microbuzului oferat de ... (fără a fi încărcat la jumătate, cum cere protocolul E-SORT 2); b) autonomia de 375 km („Electric range city”) ultima este relevantă doar pentru vehiculele electrice ce intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 1151/2017, care stabilește normele de aplicare pentru Regulamentul (CE) nr. 715/2007, unde la art. 1 alin. (1) se precizează că *„prezentul regulament stabilește cerințe tehnice armonizate pentru omologarea de tip a autovehiculelor («vehiculelor») și a pieselor de schimb, cum ar fi dispozitivele pentru controlul poluării, în ceea ce privește emisiile acestora”*, în timp ce art. 2 alin. (1) stabilește că *„[...] se aplică în cazul vehiculelor din categoriile M1, M2, N1 și N2, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 70/156/CEE, cu o masă de referință de cel mult 2 610 kg”*, iar microbuzele la care se referă certificatul de conformitate depus de ... nu intră sub incidența Regulamentelor 1151 /2017 și, respectiv. 715/2007. având masa de referință mai mare, de 3330kg.

Totodată, contestatoarea afirmă că autoritatea contractantă nu a clarificat ce presupune noțiunea de „Electric range city”, în condițiile în care aceasta din urmă nu cunoaște condițiile în care a fost calculată și nici nu a acordat importanță acestui aspect, bazându-se exclusiv pe afirmațiile nejustificate ale Cu toate acestea, în opinia contestatoarei, chiar dacă s-ar accepta simpla declarație a ... în sensul că este producător al produselor oferate și că garantează că acestea ar avea o autonomie de 375 km, fără a depune niciun document justificativ în acest sens (din contră, din certificatul de conformitate depus rezultă că autonomia vehiculului respectiv nu poate fi replicată de microbuzul oferat în prezenta procedură, care are o masă mult mai mare și, deci, un consum de energie superior), autoritatea contractantă a nesocotit ceea ce Consiliul a stabilit prin prima decizie, respectiv că „simplele declarații ale ofertantului, fără a fi susținute de explicații/probe tehnice, nu sunt suficiente pentru a demonstra îndeplinirea cerințelor solicitate prin documentația de atribuire”.

O ultimă critică de nelegalitate prezentată de către contestatoare este cea potrivit căreia microbuzul ofertat de ... nu este dotat cu baterii cu o capacitate de 92 kWh, astfel cum este solicitat prin documentația de atribuire, în condițiile în care oferta în cauză nu cuprinde niciun document justificativ care să ateste capacitatea bateriilor, în special unul să provină de la producătorul acestora, motivat de faptul că în portofoliul de produse al ofertantului declarat câștigător nu se regăsește niciun produs care să aibă baterii de 92 kWh, ci cu o capacitate de doar 68 kWh, aspect care este strâns legat și de specificațiile tehnice referitoare la autonomia de mers a vehiculului ofertat, deoarece o autonomie declarată de 375 km raportată la o baterie de 68 kWh ar produce un consum de energie de doar 0,181 kWh/km, care mai mic decât cel al unui autoturism de 1600kg (prin comparație, un microbuz de tipul celui ofertat, cu o masă maximă autorizată de 4250kg, are un consum de energie de 0,32 - 0,4 kWh/km).

Față de cele de mai sus, contestatoarea susține că reevaluarea ofertei declarate câștigătoare s-a realizat, în mod superficial, de către autoritatea contractantă, cu ignorarea celor statuate prin decizia CNSC și a cerințelor minime ale documentației de atribuire, motiv pentru care solicită admiterea contestației.

Prin adresa nr. ..., în temeiul dispozițiilor art. 61¹ alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, Consiliul a solicitat contestatoarei să transmită dovada constituirii cauțiunii în cuantum de 73.840,5 lei.

Prin corespondența înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 39693/25.06.2024, ... a transmis în original recipisa de consemnare nr. 210327593/1 din 20.06.2024, pentru suma de 73.840,50 lei, document emis de CEC Bank – Sucursala Victoria.

Prin cererea de intervenție nr. 12913/01.07.2024, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 41389/02.07.2024, în temeiul dispozițiilor art. 17 alin. (3) și (4) din Legea nr. 101/2016, ... a solicitat Consiliului următoarele: încuviințarea, în principiu și admiterea, pe fond, a cererii de intervenție voluntară accesorie; respingerea contestației formulate de ..., ca nefondată; obligarea contestatoarei ... la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de soluționarea prezentei cauze.

În ceea ce privește admisibilitatea cererii sale intervenție, ... invocă art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016 și art. 61 alin. (3) din Codul de Procedură Civilă, subliniind calitatea sa de ofertant declarat câștigător.

Referitor la fondul cauzei, intervenienta susține că a depus ofertă în calitate de producător al microbuzelor electrice marca Ford Aveuro, iar toate documentele depuse în cadrul propunerii tehnice au fost emise de producători: (i) producătorul vehiculului de bază, FORD FDD (având denumirea comercială FORD Transit) varianta electrică (comercializat de către producătorul FORD sub denumirea comercială Ford E-Transit), (ii) producătorul vehiculului completat cu marca FORD AVEURO, respectiv ... și susține că operează completări asupra vehiculului de bază

FORD Transit varianta electrică, cu autorizarea expresă a producătorului FORD, și produce vehiculul electric completat, clasa M2, în propria sa fabrică, motiv pentru care a inclus în propunerea sa tehnică și poze din fabrica unde se operează completările vehiculului de bază (pag. 8 și 11 din propunerea tehnică).

În continuare, precizează că este producătorul microbuzelor electrice marca FORD AVEURO, respectiv este producător pentru stadiul 2 al vehiculului electric, clasa M2, prin realizarea de intervenții tehnice și constructive asupra vehiculului de bază produs de către producătorul FORD (denumire comercială Ford E-transit), sens în care a depus documentația de omologare atât pentru vehiculele electrice FORD AVEURO (AVEFDD2) clasa M2 cu configurația de 12 plus 1 și 13 plus 1 scaune, cât și pentru configurația de 16 plus 1 scaune (pag. 36-42 și 60 din Anexa „1.3. e5*2018/858/00234_00_M2” la propunerea tehnică). În fișa informativă din cuprinsul documentației de omologare CE de tip prezentată pentru vehicule similare (pag. 19 din Anexa „1.3. e5*2018/858/ 00234_00_M2” la propunerea tehnică), se precizează că producătorul vehiculului de bază este Ford pentru stadiul 1 iar producătorul vehiculului electric AVEFDD2 - stadiul 2 este ...; la pag. 18 din Anexa „1.3. e5*2018/858/00234_00_M2” la propunerea tehnică sunt prezentate informații din care rezultă faptul că vehiculul de bază FORD electric, care este completat de către producătorul ..., este tipul FDD el*2007/46*1098.

De asemenea, intervenienta precizează că, în calitate de producător al vehiculelor completate, a încheiat Acordul de colaborare nr. 155/19.06.2023 (pag. 67-68 din Anexa „e5*2018/858/00234_00” la propunerea tehnică) privind omologarea europeană de tip nelimitată conform Regulamentului European 2018/858 cu ..., în calitate de reprezentant al producătorului FORD - Werke GmbH, prin care se precizează foarte clar faptul că ... are acordul pentru a completa vehiculele de bază furnizate de către producătorul FORD, tipul FCD el*2007/46*1100 și pentru tipul FDD el*2007/46*1098. În susținere, precizează că a depus în cadrul propunerii tehnice documentația de omologare CE de tip pentru autovehiculul de bază FORD (FDD), respectiv pentru tipurile de FORD Transit produse de către producătorul FORD - între care se regăsesc și tipurile de Ford Transit, variantele cu motoare electrice, respectiv FCD el*2007/46*1100 și tipul FDD el*2007/46*1098 (astfel cum se menționează în Anexa „1.2.Ford Van documente omologare” la propunerea tehnică, de ex. pag. 1- 9,168,177 și urm.).

Tot în propunerea tehnică, precizează intervenienta, se află și modelul de Certificat de conformitate (denumit în continuare „CoC”) al vehiculului de bază FORD Transit electric tipul el*2007/46*1098* (a se vedea punctul 0.11 din modelul de CoC emis de către producătorul vehiculului de bază Ford Transit – pag. 65 din Anexa „e5*2018/858/00234_00” la propunerea tehnică) motor electric C0RA2TCX (a se vedea

punctul 0.2 din același model ce CoC); la modelul de CoC pentru vehiculul de bază FORD Transit electric se observă foarte clar faptul că autonomia vehiculului de bază este de 375 km la (Electric range city) (pagina 65 din Anexa „1.3.e5*2018/858/00234_00” la propunerea tehnică).

Față de cele de mai sus, intervenienta susține că documentele de omologare vehicule similare, motiv pentru care, în opinia sa, „întreaga contestație se bazează pe o premisă greșită, respectiv că ... a depus documentele de omologare pentru un tip de vehicul identic cu cel ofertat, iar nu pentru un produs similar”, iar documentele de omologare și certificatele de conformitate au fost depuse pentru produse similare, iar nu pentru produsul ofertat, deoarece acesta nu era pe stoc la data depunerii ofertei.

În susținere, intervenienta precizează că la data de 08.11.2023, autoritatea contractantă a publicat în SEAP măsuri de remediere pentru contestația nr. 330/07.11.2023, în cuprinsul cărora la s-a formulat Răspunsul la întrebarea nr. 6, prin care *„Se modifică cerința privind depunerea documentelor care să ateste omologarea mijlocului de transport, astfel: ofertantul declarat câștigător va prezenta documentele la data livrării”*; de asemenea, prin răspunsul la solicitarea de clarificări nr. 7, înregistrată sub nr. 5672/04.12.2023 (publicat în SEAP la 04.12.2023), autoritatea contractantă a precizat că „documentația de omologare se va prezenta la data livrării microbuzului”.

Prin urmare, intervenienta susține că având în vedere măsurile de remediere și răspunsul la solicitarea de clarificări nr. 7 al autorității contractante, a depus documente de omologare pentru produse similare, deoarece produsul Ford Aveuro, cu specificațiile tehnice solicitate de către autoritatea contractantă, nu se fabrica la momentul depunerii ofertei.

În ceea ce privește răspunsul la solicitarea de clarificări, intervenienta precizează că a răspuns prin adresa nr. 131/12.04.2024, în anexa căreia a depus un certificat de conformitate pentru un vehicul categoria M2,16+1 locuri, emis de către Aveuro, în calitate de producător, în baza certificatului de omologare europeană de tip nr. e5*2018/858*00234**00, acesta din urmă fiind depus împreună cu propunerea tehnică la autoritatea contractantă. Deși contestatoarea critică modalitatea de prezentare a propunerii tehnice, aceasta „trece sub tăcere faptul că în propunerea sa tehnică nu se regăsesc documentele de omologare pentru autovehiculul ofertat”.

Față de cele de mai sus, intervenientă afirmă că autoritatea contractantă a respectat decizia nr. ..., prin care s-a dispus reevaluarea ofertei sale sub următoarele aspecte: i) demonstrarea aspectului că vehiculul ofertat este de tip M2; ii) demonstrarea îndeplinirii cerinței referitoare la rampa de acces pentru persoanele cu dizabilități, respectiv modul de acces al scaunului persoanei cu dizabilitate, astfel încât să

ajungă în spatele scaunului ocupat de șofer; iii) demonstrarea autonomiei de mers de 375 km a microbuzului electric oferat prin documente emise de către producător, astfel cum rezultă din procesul-verbal nr. 12 al ședinței de evaluare a ofertelor: răspuns solicitare clarificări propunere tehnică ... emis sub nr. 1991/16.04.2024, în măsura în care lămuririle aduse au exclusiv rolul de a confirma informațiile cuprinse în oferta depusă, fără să reprezinte o modificare a ofertei sau ofertă alternativă, cu mențiunea că a fost depusă documentația de omologare, atât pentru vehiculele electrice FORD AVEURO (AVEFDD2) clasa M2 cu configurația de 12 plus 1 și 13 plus 1 scaune, cât și pentru configurația de 16 plus 1 scaune (pag. 36-42 și 60 din Anexa „1.3.e5*2018/858/00234_00” la propunerea tehnică).

Totodată, intervenienta precizează că a depus în cadrul propunerii tehnice documentația de omologare CE de tip pentru autovehiculul de bază FORD (FDD), respectiv pentru tipurile de FORD Transit produse de către producătorul FORD - între care se regăsesc și tipurile de Ford Transit, variantele cu motoare electrice, respectiv FCD el*2007/46*1100 și tipul FDD el*2007/46*1098 (astfel cum se menționează în Anexa „Ford Van documente omologare” la propunerea tehnică, de ex. pag. 1-9,168,177 și urm.), respectiv modelul de Certificat de conformitate (denumit în continuare „CoC”) al vehiculului de bază FORD Transit electric tipul el*2007/46*1098* (a se vedea punctul 0.11 din modelul de CoC emis de către producătorul vehiculului de bază Ford Transit - pagina 65 din Anexa „e5*2018/858/00234_00” la propunerea tehnică) motor electric CORA2TCX (a se vedea punctul 0.2 din același model ce CoC).

De asemenea, precizează intervenienta, în cuprinsul anexei la propunerea tehnică cu denumirea „1.3.e5*2018/858/00234_00”, a depus un certificat de omologare europeană de tip e5*2018/858/00234_00 pentru vehiculul completat (stadiul 2) Ford Aveuro tip AVEFDD2, categoria M2 și fișa informativă obligatorie pentru documentația de omologare UE de tip (pag. 11 și urm. din anexă), nr. AVEFDD2-2018-858-00 emisă de către Producătorul ... pentru vehicule electrice clasa M2, denumite AVEFDD2, care sunt similare produsului oferat. Autoritatea de Transport Suedeză (Swedish Transport Agency) a emis certificatul de omologare europeană de tip e5*2018/858/00234_00 pentru vehiculul completat (stadiul 2) Ford Aveuro tip AVEFDD2, categoria M2 atât pentru configurația de 12 plus 1 și 13 plus 1 scaune, cât și pentru configurația de 16 plus 1 scaune, iar în propunerea tehnică a depus modelul de Certificat de conformitate al vehiculului similar celui oferat, Ford Aveuro, categoria M2 (a se vedea pagina 61 și urm. din Anexa „e5*2018/858/00234_00” la propunerea tehnică) motor electric CORA2TCX (a se vedea punctul 0.2.2 din același model de CoC); modelul de CoC este emis în conformitate cu certificatul de omologare europeană de tip nr. e5*2018/858*00234**00 emis de către Agenția de Transport a Suediei, certificatul de omologare fiind valabil atât pentru vehicule cu

13+1 locuri, cât și pentru vehicule cu 16+1 locuri, iar documentația ce face obiectul Anexei „e5*2018/858/00234_00” (depusă împreună cu oferta) poartă ștampila autorității de omologare suedeze - Swedish Transport Agency și este emisă anterior depunerii ofertei - în luna noiembrie 2023, ca urmare a testelor efectuate în luna octombrie 2023.

Față de cele de mai sus, intervenienta arată că certificatele de conformitate prezentate în propunerea tehnică sunt cu titlu exemplificativ, sunt modele informative, iar certificatul de conformitate (CoC) este un înscris emis de către producător pentru un vehicul după fabricarea acestuia, iar ofertanții nu aveau obligația să depună certificat de conformitate pentru un produs identic și spre deosebire de oferta contestatoarei, oferta sa conține model de Coc emis în temeiul documentației de omologare obținute în 2023 pentru un vehicul similar celui ofertat, categoria M2 cu 16+1 locuri. Certificatul de conformitate pentru vehicule oferite trebuie emis de către producătorul ... atunci când urmează să fie produse, CoC având rolul de a certifica faptul că specificațiile tehnice ale vehiculului produs respectă informațiile tehnice din documentația de omologare.

În susținere, intervenienta citează din Regulamentul (UE) 2018/858 care definește certificatul de conformitate drept *„documentul eliberat de către producător care certifică faptul că un vehicul fabricat este conform cu tipul de vehicul omologat și respectă toate actele de reglementare care erau aplicabile în momentul fabricării sale”* (art. 3 pct. 5); art. 36 alin. (1) și art. 37 alin. (1) din același act normativ: *„Art. 36 alin. (1) Producătorul emite un certificat de conformitate, sub forma unui document pe suport de hârtie care însoțește fiecare vehicul complet, incomplet sau completat fabricat în conformitate cu tipul de vehicul omologat. În acest scop, producătorul folosește modelul prevăzut în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (4). Certificatul de conformitate pe suport de hârtie descrie principalele caracteristici ale vehiculului, precum și performanțele tehnice ale acestuia în termeni concreți. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie include data de fabricație a vehiculului. (...)”*; *„Art. 37 alin. (1) Fără a aduce atingere articolului 36 alineatul (1), începând cu 5 iulie 2026, producătorul pune certificatul de conformitate la dispoziție, gratuit și fără nicio întârziere nejustificată după data de fabricație a vehiculului, autorității de omologare care a acordat, sub formă de date structurate în format electronic, omologarea de tip pentru întregul vehicul, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la alineatul (8) de la prezentul articol”*.

Referitor la conținutul certificatului de conformitate, Anexa VIII: Certificatul de conformitate pe suport de hârtie din Regulamentul 683/15.04.2020 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului, intervenienta precizează că acesta prevede următoarele: *„Certificatul de conformitate*

include: (a) numărul de identificare al vehiculului; (b) data de fabricație a vehiculului".

Prin urmare, susține intervenienta, un certificat de conformitate nu poate fi emis anterior fabricației produsului certificat, de altfel, nici nu ar fi posibilă certificarea unor specificații anterior fabricării produsului la care se referă.

De asemenea, precizează că prin Decizia nr. ..., Consiliul a impus autorității contractante să solicite clarificări societății sale cu privire la aspectele menționate mai sus, aceasta din urmă având „obligația de a stabili care sunt clarificările și completările formale sau de confirmare, necesare pentru evaluarea fiecărei solicitări de participare/oferte”, conform art. 134 alin. (1) din HG nr. 395/2016, cu respectarea principiului proporționalității, prevăzut de art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016, respectiv în îndrumarea ANAP („Acest principiu impune autorității / entității contractante - atunci când aceasta se confruntă cu o ofertă care conține aspecte neclare, iar o cerere de precizări / clarificări cu privire la conținutul ofertei menționate ar putea asigura securitatea juridică în același mod precum respingerea imediată a ofertei în cauză - să solicite precizări ofertantului vizat, mai degrabă decât să opteze pentru respingerea imediată a ofertei acestuia”).

Prin raportare la cele de mai sus, intervenienta precizează că prin adresa nr. 1882/10.04.2024, autoritatea contractantă i-a solicitat următoarele clarificări: i) Certificatul de conformitate a vehiculului - solicitând prezentarea documentelor din care să rezulte faptul că producătorul dispune de un vehicul din categoria M2 (cu 16+1 locuri); ii) Rampa de acces pentru persoanele cu dizabilități - solicitând prezentarea documentelor care să lămurească modul de acces a scaunului persoanei cu dizabilități din spatele microbuzului până în spatele scaunului ocupat de șofer; iii) Autonomia de mers garantată de producător - solicitând prezentarea unui document oficial din partea producătorului din care să rezulte autonomia de mers ofertată (375 km).

La solicitarea de mai sus, intervenienta menționează că a răspuns prin adresa nr. 131/12.04.2024, după cum urmează:

i) Referitor la categoria de vehicul M2 cu 16+1 locuri - a demonstrat că a depus oferta în calitate de producător al microbuzelor electrice ofertate, astfel că informațiile relevante pentru evaluarea propunerii tehnice sunt cele prevăzute în fișa tehnică și în toate documentele asumate și semnate de către AVEURO sens în care a indicat că în propunerea tehnică, pag. 15, în schița privind interiorul autovehiculului ofertat se poate observa că numărul de locuri pentru vehiculul electric ofertat este de 16+1 iar pagina 79 din ofertă Anexa nr. 1 - Fișa Tehnică pentru Microbuz Nepoluant prevede „Număr locuri pe scaune: 16+1”. Certificatul de conformitate emis de către producătorul ... pentru vehiculul categoria M2, pentru 16+1 locuri, în baza certificatului de omologare europeană de tip, nr.

e5*2018/858*00234*00 depus împreună cu oferta tehnică, confirmă informațiile din oferta tehnică și nu reprezintă o modificare a ofertei.

ii) Referitor la rampa de acces pentru persoanele cu dizabilități intervenienta a arătat faptul că, AVEURO, în calitate de producător a prevăzut locul pentru persoanele cu dizabilități în spatele șoferului, iar amplasarea liftului pentru scaun cu roțile este prevăzută în dreptul ușii culisante lateral dreapta. În acest sens, ... a indicat paginile 12, 15, 77 din ofertă, la pagina 15 fiind descrisă grafic soluția constructivă pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă, respectiv cu „lift pentru scaun cu roțile” care este localizat în dreptul ușii culisante din partea dreaptă din față a vehiculului. Desenele în care rampa de acces este amplasată în spatele vehiculului vizează vehicule similare și sunt prezentate cu titlu de exemplu, iar schițele de la pag. 15 atestă neechivoc poziționarea liftului de acces și al locului dedicat pentru scaunul cu roțile în interiorul microbuzului FORD AVEURO, AVEURO INTERNATIONAL fiind autorizat să opereze completări asupra vehiculului electric de bază electric marca FORD, inclusiv să stabilească locul în care este amplasat scaunul cu roțile.

iii) Referitor la autonomia de mers garantată de producător, a reiterat că are calitatea de producător astfel că toate documentele din ofertă emană fie de la producătorul de stadiu 1 Ford fie de la Aveuro, în calitate de producător stadiu 2 pentru vehiculul completat Ford Aveuro, iar în calitate de producător garantează autonomia de mers de 375 km al microbuzului ce urmează să fie produs de către acesta în propria fabrică. Certificatul de conformitate emis de către producătorul ..., în baza certificatului de omologare europeană de tip, nr. e5*2018/858*00234*00 pentru vehicul categoria M2, pentru 16+1 locuri, confirmă informațiile din propunerea tehnică, respectiv autonomia de 375 km și nu reprezintă o modificare a ofertei.

De asemenea, intervenienta susține că răspunsul la solicitarea de clarificări confirmă informațiile cuprinse în ofertă, respectiv obligațiile asumat de ... în calitate de producător al microbuzelor electrice Ford Aveuro, de vreme ce Certificatul de conformitate emis de către producătorul ... în baza certificatului de omologare europeană de tip, nr. e5*2018/858*00234*00 pentru vehicul categoria M2, pentru 16+1 locuri, este emis de în baza certificatului de omologare europeană de tip, nr. 65*2018/858*00234*00 depus împreună cu oferta tehnică, pentru vehiculul categoria M2, pentru 16+1 locuri.

În ceea ce privește criticile contestatoarei referitoare la accesul persoanelor cu mobilitate redusă, intervenienta subliniază că ... se află în eroare, deoarece fotografiile din cadrul propunerii tehnice (pag. 40-49) privind rampa de acces din spatele vehiculului privesc produse similare, iar nu identice cu cele ofertate, astfel că nu este vorba în niciun caz despre o ofertă alternativă.

Menționează că în calitate de producător a oferat microbuze care au prevăzut locul pentru persoanele cu mobilitate redusă în spatele șoferului, iar amplasarea liftului pentru scaun cu roțile este prevăzută în dreptul ușii culisante lateral dreapta, după cum reiese din propunerea tehnică (pagina 12): *„Detaliere caroserie: 1 ușă stânga acces șofer; 2 uși pentru accesul pasagerilor laterale dreapta din care una culisantă (prevăzută cu rampa acces persoane cu dizabilități) și 2 uși în consola spate. Rampa pentru urcarea persoanelor cu mobilitate redusă se preferă a avea un mecanism simplu și fiabil și un spațiu destinat căruciorului”*, în mod similar, în Anexa nr. 1 Fișa tehnică pentru Microbuz Nepoluant (pagina 77 din propunerea tehnică), Aveuro a menționat *„Detaliere caroserie: 1 ușă stânga acces șofer; 2 uși pentru accesul pasagerilor laterale dreapta din care una culisantă (prevăzută cu rampa acces persoane cu dizabilități) și 2 uși în consola spate”*.

De asemenea, intervenienta precizează că în schițele prezentate la pag. 15 din propunerea tehnică este descrisă grafic soluția constructivă pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă, respectiv cu „lift pentru scaun cu roțile” care este localizat în dreptul ușii culisante din partea din față a vehiculului, iar așa cum a menționat în răspunsul nr. 131/12.04.2024 - la întrebarea nr. 2, desenele și fotografiile prezentate în propunerea tehnică (pag. 40-49), privind rampa amplasată în zona din spate a microbuzului, fac parte din certificatele de omologare pentru vehicule similar. Fotografiile din ofertă sunt cu titlu de exemplu, pentru vehicule similare, întrucât producătorul nu avea pe stoc exact produsul oferat, vehicul pe care urmează să îl producă doar dacă i se va atribui contractul. Cu toate acestea, intervenienta afirmă că este autorizată să opereze completări asupra vehiculului electric de bază electric marca FORD, inclusiv să stabilească locul în care este amplasat scaunul cu roțile.

Față de cele de mai sus, invocă art. 156 alin. 4) din Legea nr. 98/2016, conform căruia dacă un ofertant demonstrează în oferta sa, prin orice mijloace adecvate, că soluțiile propuse îndeplinesc într-un mod echivalent cerințele definite prin specificațiile tehnice, în speță facilitarea accesului persoanelor cu mobilitate redusă în microbuz, atunci autoritatea contractantă nu va putea respinge o ofertă ca neconformă cu specificațiile tehnice la care se face trimitere. Prin urmare, autoritatea contractantă a solicitat clarificări suplimentare referitoare la amplasarea rampei de acces, în conformitate cu Decizia ..., la care a răspuns prin adresa nr. 131/12.04.2024, răspunsul la întrebarea nr. 2, în sensul că la pag. 15 din propunerea tehnică există schițe și desene care atestă amplasarea liftului de acces în partea din față a microbuzului electric oferat, aspect ce arată conformitatea ofertei sale și sub acest aspect.

Cu privire la autonomia de mers a microbuzului electric oferat, intervenienta precizează că a depus documentația de omologare atât pentru vehiculele electrice FORD AVEURO (AVEFDD2) clasa M2 cu

configurația de 12 plus 1 și 13 plus 1 scaune, cât și pentru configurația de 16 plus 1 scaune (pag. 36-42 și 60 din Anexa „1.3.e5*2018/858/00234_00 la propunerea tehnică), iar faptul că documentația de omologare se referă atât la vehicule clasa M2 cu 13+1 locuri, cât și la vehicule clasa M2 cu 16+1 locuri, rezultă și din anexa 5 parte din documentația de omologare, ce prezintă calcule atât pentru 13+1 locuri (pag. 59 din anexa „1.3.e5*2018/858/00234_00” la propunerea tehnică), cât și pentru 16+1 locuri (pag. 60 din anexa „1.3.e5*2018/858/00234_00” la propunerea tehnică), iar conform art. 3 pct. 2 din Regulamentul UE 2018/858 „omologare UE de tip” înseamnă *„procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante prevăzute în prezentul regulament”*. Menționează că Agenția de Transport a Suediei este o autoritate de omologare în sensul dispozițiilor art. 3 pct. 36 din Regulamentul UE 2018/858 competentă să emită certificate de omologare de tip pentru vehicule: „autoritate de omologare” înseamnă *„autoritatea sau autoritățile unui stat membru, notificată (notificate) Comisiei de către statul membru respectiv, responsabilă (responsabile) de toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate sau ale omologării individuale a unui vehicul, de procesul de autorizare pentru piese și echipamente, de acordarea omologării și, după caz, de retragerea sau refuzul de a acorda omologarea de tip, de legătura ca și punct de contact cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, de desemnarea serviciilor tehnice și de asigurarea respectării de către producător a obligațiilor în materie de conformitate a producției”*.

Față de cele de mai sus, afirmă că certificatul de omologare emis reprezintă un document oficial, care produce depline efecte juridice și se bucură de prezumție de legalitate și autenticitate și al cărui conținut nu poate fi pus în discuție prin contestația formulată, iar modul în care autoritatea de omologare evaluează documentele depuse de către producător nu poate constitui un motiv de contestației, atâta vreme cât Agenția de Transport a Suediei a emis deja un certificat de omologare pentru vehicule stadiul 2 clasa M2.

Referitor la masa maximă a vehiculelor ofertate, intervenienta precizează că întreaga argumentație și calculele matematice efectuate de către contestatoare sunt în opinia sa, pur speculative, ca de altfel întreaga contestație, având în vedere că documentația face obiectul Anexei „e5*2018/858/00234_00” (depusă împreună cu oferta) și poartă ștampila autorității de omologare suedeze - Swedish Transport Agency și este emisă anterior depunerii ofertei - în luna noiembrie 2023, ca urmare a testelor efectuate în luna octombrie 2023. De asemenea, obiectul acordului de colaborare nr. 155/19.06.2023 (pag. 67-68 din anexa „1.3.e5*2018/858/00234_00” la propunerea tehnică) încheiat între ..., în

calitate de reprezentant al producătorului FORD - Werke GmbH și ..., în calitate de producător al vehiculelor completate, este reprezentat de completarea vehiculelor puse la dispoziție de către FORD, fiind valabil pentru tipurile FCD el*2007/46*1100 și pentru tipul FDD el*2007/46*1098, autovehicule de bază fabricate de Ford Werke GmbH. În acest sens, precizează că a depus, în cadrul propunerii tehnice, documentația de omologare CE de tip pentru autovehiculul de bază FORD (FDD), respectiv pentru tipurile de FORD Transit produse de către producătorul FORD - între care se regăsesc și tipurile de Ford Transit, variantele cu motoare electrice, respectiv FCD el*2007/46*1100 și tipul FDD el*2007/46*1098, Varianta C0RA2TCX (pag. 19 și 65 Anexa „Ford Van documente omologare” la propunerea tehnică), precum și modelul („Sample”) de Certificat de conformitate al vehiculului de bază FORD Transit electric tipul el*2007/46*1098* (a se vedea punctul 0.11 din modelul de CoC emis de către producătorul vehiculului de bază Ford Transit - pagina 65 din anexa „e5*2018/858/ 00234_00” la propunerea tehnică) motor electric C0RA2TCX (a se vedea punctul 0.2).

Totodată, interveienta precizează că modelul de CoC pentru vehiculul de bază FORD Transit electric are autonomia de bază de 375 km la (Electric range city) (a se vedea pct. 49 din modelul de CoC emis de către producătorul vehiculului de bază Ford Transit – pag. 65 din anexa „e5*2018/858/00234_00” la propunerea tehnică), iar aspectul autonomiei certe de mers a microbuzului electric garantată de 375 Km a fost clarificat, conform pct. 49 subpct. 5.1. din Certificatul de conformitate pentru un vehicul categoria M2, 16+1 locuri, emis de către Aveuro, în calitate de producător (pag. 9 din răspunsul la solicitarea de clarificări având nr. de ieșire 131/12.04.2024), întocmit în baza certificatului de omologare europeană de tip nr. e5*2018/858*00234*00 (depus împreună cu propunerea tehnică la autoritatea contractantă). În opinia intervenientei, certificatul de conformitate din cadrul propunerii tehnice reprezintă un model și nu certificatul de conformitate pentru autovehiculul ofertat, din cuprinsul căruia rezultă faptul că privește varianta de Ford Transit cu motor electric C0RA2TCX. Fiind vorba despre documente de omologare și certificat de conformitate depus pentru produse similare, rezultă că și calculele repetate de către contestatoare legate de masa utilă a vehiculului electric și greutatea pasagerilor sunt pure speculații, întrucât nu vizează specificațiile autovehiculului ofertat ci ale unor produse similare.

În continuare, intervenienta precizează că a depus documentele solicitate prin caietul de sarcini la pct. 12, astfel cum au fost modificate prin răspunsul la întrebarea nr. 6 din documentul măsuri de remediere pentru contestația nr. 330/07.11.2023 (publicat în SEAP la 08.11.2023) respectiv răspunsul la solicitarea de clarificări nr. 7, înregistrat sub nr. 5672/04.12.2023 (publicat în SEAP la 04.12.2023), cu mențiunea că în calitate de producător s-a obligat prin oferta depusă, ca în situația

desemnării sale drept câștigătoare, să producă microbuzele electrice Ford Aveuro prin realizare de completări ale vehiculului de bază Ford Transit, varianta cu motor electric, cum ar fi spre exemplu consumatori suplimentari - aer condiționat cu pompa de căldură, adaugă o baterie suplimentară, care nu afectează bateria vehiculului de bază, capacitatea bateriei fiind de 92Kwh. Spre comparație, susține contestatoarea, autonomia declarată de către contestatoare se bazează exclusiv pe un breviar de calcul, care nu este confirmat de niciun alt document tehnic provenit de la un terț, în timp ce în oferta sa se regăsește Anexa „1.3.e5*2018/858/00234_00”, respectiv certificatul de omologare emis de către autoritatea de omologare suedeză pentru un vehicul similar celui ofertat, respectiv vehicul completat, categoria M2, cu 16+1 locuri, marca Ford Aveuro.

De asemenea, intervenienta prezintă aspecte privind aplicarea factorilor de evaluare, cu referire la acordarea punctajului pentru factorul de evaluare autonomia garantată de către producător, și menționează că a depus oferta în calitate de producător pentru autovehiculul Ford Aveuro (FFDD2), prin urmare acest operator economic în calitate de producător este cel care garantează autonomia de deplasare a microbuzului electric pe care îl va produce, având calitate de producător de Stadiu 2, calitate în care urmează să implementeze completări asupra vehiculului de bază Ford Transit, varianta cu motor electric, în propria sa fabrică. În aceste condiții, intervenienta afirmă că în opinia sa a dovedit că FORD este numai producătorul vehiculului de bază, nu și producătorul modelului Ford Aveuro (FFDD2), toate detaliile tehnice din cuprinsul ofertei depuse fiind în responsabilitatea AVEURO în calitate de producător pentru stadiul 2.

Cu referire la cele de mai sus, afirmă că în propunerea tehnică se regăsesc mențiuni privind autonomia de 375 km garantată de către societatea sa, în calitate de producător, pag. 12, 76, 77 din oferta tehnică, respectiv informații referitoare la baterii și autonomia de deplasare, iar producătorul este obligat să urmeze procedura de omologare prevăzută de art. 22 și urm. din Regulamentul (UE) 858/2018, în speță procedura de omologare în etape succesive, aplicabilă pentru autovehicule completate, obligație îndeplinită de AVEURO, astfel cum rezultă din Anexa „1.3.e5* 2018/858*00234*00” la propunerea tehnică, ce conține certificatul de omologare pentru vehicule similare emis de către autoritatea de omologare Swedish Transport Agency.

Pe aspectul de mai sus, intervenienta subliniază că autoritatea contractantă i-a solicitat clarificări, conform deciziei nr. ..., prin adresa nr. 1882/10.04.2024, iar prin răspunsul la întrebare nr. 3, a precizat, în mod expres, că a depus un certificat de conformitate emis de către producătorul ..., în baza certificatului de omologare europeană de tip, nr. e5*2018/ 858*00234*00 pentru vehicul categoria M2 (anexă la

propunerea tehnică), pentru 16+1 locuri, care confirmă informațiile din oferta tehnică, respectiv autonomia de 375 km. De asemenea, precizează că în temeiul art. 124 alin. 1) din HG nr. 395/2016, oferta are caracter obligatoriu, din punctul de vedere al conținutului, pe toată perioada de valabilitate stabilită de către autoritatea contractantă și asumată de ofertant, astfel că, prin depunerea propunerii tehnice, și-a asumat un angajament ferm de a produce un microbuz electric în conformitate cu specificațiile tehnice; în susținere invocă jurisprudență CNSC.

Referitor la critica contestatoarei vizând bateriile cu o capacitate de 92 kWh, intervenienta precizează că, în calitate de producător de stadiul 2, aduce modificări vehiculului de bază Ford, respectiv modifică capacitatea totală a bateriilor, adăugând baterii suplimentare vehiculului de bază prin proceduri specifice ce fac parte dintr-un proces tehnologic propriu. Pentru acest motiv, în opinia sa nu prezintă relevanță dacă în portofoliul Ford se regăsesc sau nu baterii de 92kWh, din moment ce Ford este numai producătorul vehiculului de bază, iar ... este producătorul vehiculului completat Ford Aveuro, în conformitate cu Certificatul de omologare emis de către autoritatea de transport Suedeză (depus împreună cu oferta - Anexa „1.3.e5*2018/ 858*00234*00”), sens în care există informații și în propunerea tehnică, referitoare la baterii și autonomia de mers, pag. 12 sau pag. 77.

Prin adresa nr. ..., Consiliul a solicitat autorității contractante următoarele: punctul de vedere referitor la contestație; documentele emise și/sau primite ulterior deciziei CNSC nr.

Prin corespondența înregistrată la CNSC sub nr. 44887/16.07.2024, ... a transmis documentele necesare soluționării contestației.

Prin adresa nr. 3668/09.07.2024, înregistrată la CNSC sub nr. 44887/16.07.2024, autoritatea contractantă a prezentat punctul său de vedere cu privire la contestația în cauză, cu mențiunea că, referitor la critica contestatoarei potrivit căreia ar fi permis ofertantului ... depunerea de noi documente, care nu au fost prezentate înainte de îndeplinirea termenului de depunere a ofertelor, cu referire la Certificatul de conformitate depus conform unei solicitări de clarificare, prin solicitarea de clarificări fără număr și fără dată, depusă în SEAP de ... în data de 07.11.2023, contestatoarea a solicitat următoarele: „6. Solicitarea nr. 6: Având în vedere că: Prevederea de la pagina 2 din caietul de sarcini, potrivit căreia: «(...) orice activitate descrisă într-un anumit capitol din caietul de sarcini și nespecificată explicit în alt capitol, va fi interpretată ca fiind menționată în toate capitolele unde se consideră de către ofertant că aceasta trebuia menționată pentru asigurarea îndeplinirii obiectului contractului de achiziție» Definiția noțiunilor de «Furnizor» și «Ofertant» de la punctul 1.1. din caietul de sarcini; Prevederile de la pagina 9 din caietul de sarcini, potrivit cărora: «La livrare, microbuzul nepoluant/electric va avea omologările acordate

de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene (...). La livrare, ofertantul declarat câștigător/ furnizorul va prezenta copiile conforme cu originalul ale documentației de omologare a microbuzului electric (...)» Nota inclusă la capitolul 7.3 din caietul de sarcini, având titlul «Livrare, ambalare, etichetare, transport și asigurare pe durata transportului», potrivit căreia: «Ofertantul va prezenta documente care să ateste omologarea mijloacelor de transport și va face dovada funcționării mijloacelor de transport»; Certificat ECE - R85 - echipamentul trebuie să funcționeze minim 30 de minute la o putere constantă de minim 60 kW; Certificat ECE-R13 Tipii - privind sistemul de frânare; Certificat ECE-RI00.02-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) solicitate prin Anexa 1 la caietul de sarcini atestă funcționarea mijloacelor de transport; Pentru evitarea oricăror interpretări contradictorii, vă rugăm să confirmați: faptul că documentele care să ateste omologarea mijlocului de transport trebuie prezentate de către ofertantul declarat câștigător/furnizor la data livrării, iar nu la data depunerii ofertei»".

La solicitarea de mai sus, autoritatea contractantă arată că a răspuns prin adresa nr. 5262 / 08.11.2023, astfel: „6. întrebare: Solicităm modificarea cerinței privind termenul de depunere a documentelor care să ateste omologarea mijlocului de transport. Răspuns autoritatea contractantă: se modifică cerința privind depunerea depunere documentelor care să ateste omologarea mijlocului de transport, astfel: ofertantul declarat câștigător va prezenta documentele la data livrării microbuzelor”.

De asemenea, conform caietului de sarcini (pag. 10), cu privire la certificatul de conformitate, autoritatea contractantă precizează că a solicitat următoarele: „Ofertantul declarat câștigător și care a semnat contractul de furnizare, va prezenta, obligatoriu, la livrarea microbuzului electric, cartea de identitate a microbuzului, în original, eliberată de RAR, pe care s-a aplicat folia de securitate, certificatul de conformitate în original, în limba română, emis de producătorul microbuzelor electrice. Un exemplar al certificatului de conformitate, în original, va fi predat de către ofertantul declarat câștigător la RAR în vederea certificării obținerii cărții de identitate a microbuzului. Certificatele de conformitate vor îndeplini prevederile Directivei 2007/46/CE, respectiv Ordinului 211/2003-RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare”. De asemenea, în solicitarea de clarificări nr. 6 postată în SEAP în 27.11.2023 (înregistrată la autoritatea contractantă cu nr. 4682/29.11.2023), căreia i-a răspuns în 29.11.2023 având nr. 4682/29.11.2023, un potențial ofertant, în legătură cu certificatul de conformitate menționează: „(...) vă rugăm să clarificați dacă în afară de obligativitatea Ofertanților de a include în oferta tehnică modelul de

Certificat de Conformitate (CoC) - prin model CoC înțelegem CoC ce nu conține date de identificarea ale unui autovehicul ci doar numărul de omologare europeană și datele relevante conform cerințelor din caietul de sarcini (...)". Prin răspunsul nr. 5672/04.12.2023 și încărcat în SEAP în data de 04.12.2023, cu privire la documentația de omologare a mijlocului de transport, s-au menționat următoarele: „*documentația de omologare se va prezenta la data livrării microbuzului*”.

Față de cele de mai sus, autoritatea contractantă susține că ... a oferat microbuze având caracteristicile impuse în caietul de sarcini, iar certificatul de conformitate și documentația de omologare urmând a fi prezentate la momentul livrării microbuzelor, motiv pentru care mențiunile contestatoarei privind neconformitatea microbuzelor sunt nefondate. Chiar și în oferta inițială, ... a prezentat (deși nu a fost solicitat) un certificat de conformitate pentru un anumit tip de microbuz, iar prin decizia nr. ... s-a stabilit să solicite acestui ofertantul prezentarea certificatului de conformitate pentru tipul de microbuz pentru care se realizează achiziția.

Față de cele de mai sus, autoritatea contractantă susține că nu a permis depunerea de noi documente, care nu au fost prezentate inițial, întrucât documentul respectiv nu a fost solicitat de loc, iar ulterior ... a prezentat certificatul de conformitate la care face referire contestatoarea.

Cu privire la critica ... referitoare la accesul scaunului persoanei cu dizabilitate, autoritatea contractantă arată că potrivit contestatoarei, prin decizia CNSC, autoritatea contractantă a fost obligată să clarifice modalitatea de acces a scaunului persoanei cu dizabilități, astfel: „*În desenele prezentate de către societatea ..., pentru autovehiculul marca Ford - Aveuro, Model: Transit M2 ~ Capacitate: 16 locuri pe scaune din care 1 loc pentru persoane cu dizabilități (în cadrul celor 16 locuri pe scaune unul trebuie amenajat pentru persoane cu dizabilități) + 1 loc pentru conducătorul auto, Consiliul constată că, la pag. 15 din propunerea tehnică, există o schiță a dispunerii locurilor ce vor fi ocupate de către pasageri, iar în spatele scaunului, ce va fi ocupat de către șofer, se află scaunul persoanei cu dizabilități, iar la pag. 40-43, imaginile relevă faptul că rampa destinată persoanelor cu dizabilități este amplasată în zona din spatele microbuzului*”.

Față de cele de mai sus, autoritatea contractantă precizează că în răspunsul nr. 131/12.04.2024 la solicitarea de clarificări nr. 1882/10.04.2024, cu privire la rampa de acces, ... menționează că „*Desenele prezentate în oferta tehnică, atestă că rampa este amplasată în zona din spate a microbuzului (...) subliniem că acestea fac parte din certificatele de omologare pentru vehicule similare (...)*” „*Precizăm că pozele din ofertă sunt cu titlu de exemplu, pentru vehicule similare*”.

De asemenea, autoritatea contractantă precizează că în propunerea tehnică depusă de către ..., pag. nr.15, este prezentată a schiță a

microbuzului, în care este poziționat un lift pentru scaunul persoanei cu dizabilități (în spatele scaunelor de lângă scaunul șoferului); la pag. nr. 32 este prezentat locul șinelor pentru scaunul respectiv, în spatele scaunului șoferului; la pag. nr. 12 este menționat faptul că microbuzul dispune de 2 uși pentru accesul pasagerilor laterale dreapta, din care una culisantă („prevăzută cu rampa acces persoane cu dizabilități”); tot aici este menționat „Rampa pentru urcarea persoanelor cu mobilitate redusă se preferă a avea un mecanism simplu și fiabil și un spațiu destinat căruciorului.”; la pag. nr. 77 este menționat: „2 uși pentru accesul pasagerilor laterale dreapta din care una culisantă (prevăzută cu rampa acces persoane cu dizabilități); Rampa pentru urcarea persoanelor cu mobilitate redusă se preferă a avea un mecanism simplu și fiabil și un spațiu destinat căruciorului”.

Prin urmare, susține autoritatea contractantă, pentru accesul scaunului persoanei cu dizabilități, există un lift în spatele scaunelor de lângă scaunul șoferului, iar locul scaunului este în imediata apropiere (în spatele scaunului șoferului).

Cu privire la criticile contestatoarei referitoare la autonomia de mers garantată, în sensul că microbuzele oferite nu au o autonomie de „până la 375 km”, autoritatea contractantă precizează că în decizia CNSC se menționează că în cadrul propunerii tehnice nu există niciun document emis de către producător care să garanteze autonomia de mers oferită (375 km), iar simpla declarație a ofertantului nu poate fi luată în considerare, întrucât acesta nu este producătorul.

Față de acest aspect, menționează că în răspunsul nr. 131/12.04.2024, depus în SEAP conform solicitării de clarificări nr. 1882/10.04.2024, solicitare transmisă conform deciziei CNSC, există următoarele informații: „..., în calitate de producător al vehiculelor completate, a încheiat acordul de colaborare nr. 155/19.06.2023 (depus în oferta tehnică) privind omologarea europeană de tip nelimitată conform Regulamentului European 2018/858 cu ..., în calitate de reprezentant al producătorului FORD - Werke GmbH, prin care se precizează foarte clar faptul că ... are acordul pentru a completa vehiculele de bază furnizate de către producătorul FORD, tipul FCD el*2007/46*1100 și pentru tipul FDD el*2007/46*1098 (...) ... a depus oferta în calitate de producător pentru autovehiculul Ford Aveuro (FFDD2), prin urmare acest operator economic în calitate de producător este cel care garantează autonomia de deplasare a microbuzului electric pe care îl va produce (...) Pentru evitarea oricărui dubiu, vă depunem un certificat de conformitate emis de către producătorul ..., în baza certificatului de omologare europeană de tip, nr. e5*2018/858*00234*00 pentru vehicul categoria M2, pentru 16+1 locuri, care confirmă informațiile din oferta tehnică, respectiv autonomia de 375 km”.

Cât privește remarca contestatoarei că simpla declarare a producătorului că microbuzul are o autonomie de mers de 375 km, fără a depune niciun document justificativ în acest sens, nu este relevantă, autoritatea contractantă susține că ofertanta în cauză a prezentat certificatul de conformitate din răspunsul nr. 131/12.04.2024, depus în SEAP conform solicitării de clarificări nr. 1882/10.04.2024, în care este menționat clar faptul că autonomia de mers este de 375 km.

Referitor la susținerea contestatoarei că „lungimea microbuzului de 5981 mm”, nu are nimic la bază, autoritatea contractantă afirmă că aceasta este contrazisă de propunerea tehnică ..., unde la pag. nr. 12 (lungime 6704 mm) se regăsește schița microbuzului, pag. nr. 14 (lungime 6704 mm); schița microbuzului de la pag. 39 (lungime 6704 mm); pag. nr. 77 (lungime 6704 mm); pag. 3 din răspunsul nr. 131/12.04.2024, depus în SEAP conform solicitării de clarificări nr. 1882/10.04.2024 (lungime 6704 mm).

De asemenea, cu privire la remarca contestatoarei potrivit căreia microbuzul ofertat este de doar 13+1 locuri, autoritatea contractantă susține că este nefondată, fiind contrazisă de propunerea tehnică depusă de ..., respectiv schițele microbuzului de la pag. nr. 15; fotografiile cu interiorul microbuzului de la pag. nr. 28-32; pag. nr. 79; pag. 98; pag. 99; schița de la pag. 3 din răspunsul nr. 131/ 12.04.2024, depus în SEAP conform solicitării de clarificări nr. 1882/10.04.2024, din care rezultă că microbuzul are 16+1 locuri.

În final, autoritatea contractantă menționează că în ceea ce privește critica contestatoarei potrivit căreia microbuzul ofertat de ... nu ar fi dotat cu baterii cu o capacitate de 92 kwh, așa cum este solicitat prin documentația de atribuire, în propunerea tehnică ..., pag. nr. 12, este menționat astfel: „Capacitate baterii: 92 kwh”; la pag. 77 din propunerea tehnică se precizează: „Capacitate baterii: 92 kwh”.

Conform solicitării din cadrul cererii de intervenție, prin adresa nr. ..., Consiliul a transmis intervenientei invitația de a studia dosarul constituit la C.N.S.C., aceasta din urmă prezentându-se în data de 22.07.2024 la sediul instituției și, în urma studierii dosarului cauzei, a obținut și fotocopiile dorite, astfel cum rezultă din documentele aferente dosarului cauzei.

Conform solicitării din cadrul contestației, prin adresa nr. ..., Consiliul a transmis contestatoarei invitația de a studia dosarul constituit la C.N.S.C., care s-a prezentat în data de 22.07.2024 la sediul instituției și, în urma studierii dosarului cauzei, a obținut și fotocopiile dorite, astfel cum rezultă din documentele aferente dosarului cauzei.

Din documentele depuse la dosarul cauzei și din susținerile părților, Consiliul reține următoarele:

..., în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura de atribuire prin „licitație deschisă” organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Înnoirea parcului de

vehicule destinate transportului public prin achiziția unui microbuz (vehicul nepoluant) pentru ... și prin achiziția unui microbuz (vehicul nepoluant) pentru ... și Extinderea parcului de vehicule destinate transportului public prin achiziția unui microbuz (vehicule nepoluante) pentru ...", cod CPV 34144910-0 – Autobuze electrice (Rev.2), prin publicarea, în S.E.A.P., a anunțului de participare nr. .../ 28.10.2023, stabilind termenul limită pentru primirea ofertelor la 04.12.2023, ora 15:00, criteriul de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț”, factorii de evaluare și ponderea aferentă acestora fiind: „prețul ofertei – 70%; perioada de garanție standard de funcționare a microbuzului – 10%; perioada de garanție acordată grupului de baterii – 10%; perioada de garanție acordată autonomiei de mers garantată de producător – 10%”.

Referitor la procedura de atribuire în cauză, Consiliul reține că prin contestația nr. 44/15.02.2024, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 9850/16.02.2024, societatea ... a solicitat următoarele: „anularea raportului procedurii nr. 688/05.02.2024, a rezultatului procedurii nr. 699/05.02.2024, încărcate în SEAP la data de 05.02.2024, precum și a proceselor-verbale de evaluare ce au stat la baza acestuia din perspectiva declarării ca fiind conformă a ofertei AVEURO, respectiv, în subsidiar, sub aspectul punctajului acordat ofertanților pentru factorul tehnic autonomia de mers garantată de producător; anularea actelor subsecvente raportului procedurii; obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertelor în conformitate cu dispozițiile legale incidente și cu decizia ce urmează a fi pronunțată în prezenta cauză de CNSC”.

Contestația în cauză a fost soluționată prin decizia nr. ..., prin care s-au dispus următoarele: „Respinge excepția tardivității contestației, invocată de către autoritatea contractantă. Admite, în parte, contestația formulată de către ..., cu sediul în ..., cu sediul procesual ales la ... din ..., în contradictoriu cu autoritatea contractantă ..., cu sediul în ... și anulează raportul procedurii nr. 688/05.02.2024, în partea ce privește evaluarea ofertei ..., precum și actele subsecvente acestuia, inclusiv adresa de comunicare a rezultatului procedurii nr. 699/05.02.2024. Obligă autoritatea contractantă la continuarea procedurii de atribuire în cauză, cu reevaluarea ofertei ..., prin aplicarea prevederilor art. 134 alin. (1) din HG nr. 395/2016, coroborate cu cele ale art. 209 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 și cu respectarea art. 216 alin. (2) din lege, conform celor precizate în motivare. Respinge solicitarea contestatoarei de „reevaluare a ofertelor”, întrucât, raportat la criticile aduse, se impune doar reanalizarea ofertei ... (...).”.

Ulterior, prin contestația nr. 142/26.04.2024, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 26759/29.04.2024, ... a solicitat următoarele: „anularea rezultatului procedurii nr. 1994/16.04.2024, încărcat în SEAP la data de 16.04.2024, precum și a proceselor-verbale de evaluare ce au stat la baza acestuia din perspectiva declarării ca fiind conformă a ofertei ..., respectiv în subsidiar, sub aspectul punctajului acordat ofertanților

pentru factorul tehnic autonomia de mers garantată de producător; anularea actelor subsecvente comunicării rezultatului procedurii; obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertei declarată ca fiind câștigătoare în conformitate cu dispozițiile legale incidente, cu decizia CNSC nr. ..., precum și cu decizia ce urmează a fi pronunțată în prezenta cauză de către CNSC”.

Contestația în cauză a fost soluționată prin decizia nr. ..., astfel: „Respinge, ca rămasă fără obiect, contestația formulată de către societatea ..., cu sediul în ..., cu sediul procesual ales la ... din ..., în contradictoriu cu autoritatea contractantă ..., cu sediul în Fără pronunțare asupra altor excepții și a fondului cauzei. Obligatorie”.

Ulterior, conform procesului – verbal nr. 13/2912/ 04.06.2024, pag. 22, autoritatea contractantă „a constatat următoarele: Decizia CNSC menționează faptul că «Respinge, ca rămasă fără obiect contestația formulată de către societatea ...» întrucât măsurile de remediere adoptate sunt exact cele solicitate în contestație (...) se va proceda la întocmirea raportului procedurii conform procesului verbal de evaluare a ofertelor nr. 12, coroborat cu toate celelalte procese verbale de evaluare a ofertelor (...).”.

Potrivit raportului procedurii nr. 2913/04.06.2024, pag. 13 – 21, ofertele aparținând societăților ... și ... au fost declarate admisibile, oferta aparținând societății ... clasată pe locul 1, cu 96,36 puncte, în timp ce oferta aparținând societății ... a fost clasată pe locul 2, cu 95,05 puncte.

Decizia de mai sus a fost transmisă societății ... prin adresa nr. 2915/04.06.2024, pag. 10, care în urma luării la cunoștință a conținutului aferent a formulat contestația dedusă soluționării solicitând cele menționate în partea introductivă.

Analizând conținutul dosarului cauzei, Consiliul constată că societatea ... a transmis recipisa de consemnare a cauțiunii cu nr. 210327593/1 din 20.06.2024 din care rezultă consemnarea cauțiunii în quantum legal, pe seama și la dispoziția C.N.S.C, corespunzător dosarului nr.

Examinând susținerile părților, probatoriul aflat la dosarul cauzei și dispozițiile legale aplicabile, Consiliul constată următoarele:

Referitor la cererea de intervenție nr. 12913/01.07.2024, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 41389/02.07.2024, formulată de către societatea ..., Consiliul reține dispozițiile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 98/2016 conform căroră „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”.

Prealabil aprecierii asupra admisibilității în principiu, Consiliul ia act de faptul că, potrivit raportului procedurii nr. 2913/04.06.2024, oferta aparținând societății ... s-a clasat pe primul loc, fiind desemnată câștigătoare.

În acest sens, Consiliul reține că, prin respectiva cerere de intervenție, societatea ... prezintă argumente în favoarea modului în care autoritatea contractantă a procedat la evaluarea ofertelor, cu consecința menținerii deciziei aferente în sensul păstrării ofertei sale drept câștigătoare.

Prin urmare, cererea de intervenție în discuție îmbracă elementele unor cereri accesorii formulate în condițiile precizate la art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016. Considerată de Consiliu admisibilă, în principiu, cererea de intervenție de mai sus, aparținând societății ..., urmează a fi cercetată odată cu solicitările contestatoarei în condițiile impuse de dispozițiile coroborate ale art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016 și cele ale art. 64 și 67 din Codul de procedură civilă.

Preliminar analizării aspectelor sesizate mai sus, Consiliul apreciază că este de remarcat faptul că documentația de atribuire, alcătuită din fișa de date, caietul de sarcini (părțile tehnice), formularele necesare și modelul contractului de achiziție, la care se adaugă clarificările postate în SICAP, prin faptul că au depus ofertă, au fost acceptate de către operatorii economici participanți, drept pentru care toate prevederile acestora și-au consolidat forța obligatorie atât pentru autoritatea contractantă, cât și pentru operatorii economici participanți la procedura de atribuire.

De asemenea, conform art. 19 alin. 1), 2) și 3) din cadrul aceluiași act normativ, „1) La cerere, părțile cauzei au acces la documentele dosarului constituit la Consiliu, în aceleași condiții în care se realizează accesul la dosarele constituite la instanțele de judecată potrivit prevederilor Legii [nr. 134/2010](#), republicată, cu modificările ulterioare, cu excepția documentelor pe care operatorii economici le declară și probează ca fiind confidențiale, întrucât cuprind, fără a se limita la acestea, secrete tehnice și/sau comerciale, stabilite conform legii, iar dezvăluirea acestora ar prejudicia interesele legitime ale operatorilor economici, în special în ceea ce privește secretul comercial și proprietatea intelectuală; 2) Accesul la documentele dosarului constituit la Consiliu potrivit [alin. \(1\)](#) nu este condiționat de accesul la documentele aflate la autoritatea contractantă potrivit legislației privind achizițiile publice sau legislației privind achizițiile sectoriale ori legislației privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii; 3) În sensul [alin. \(1\)](#), documentele sunt marcate sau indicate de către ofertanți, în mod explicit și vizibil, ca fiind confidențiale. Consultarea documentelor

confidențiale din oferte este permisă numai cu acordul scris al respectivilor ofertanți”.

În baza normei juridice de mai sus, prin adresa nr. ..., Consiliul a invitat intervenienta să studieze dosarul cauzei, care s-a prezentat în acest sens în data de 22.07.2024.

Totodată, prin adresa nr. ..., Consiliul a invitat contestatoarea să studieze dosarul cauzei, care s-a prezentat în acest sens în data de 22.07.2024.

Referitor la deciziile nr. ... și nr. ..., Consiliul are în vedere că la acest moment sunt definitive, fiind incidente dispozițiile art. 28 alin. 1) din Legea nr. 101/2016, conform căroră *„Decizia Consiliului este obligatorie pentru părțile cauzei”*. În consecință, Consiliul va verifica modalitatea în care autoritatea contractantă a respectat deciziile în cauză, conform motivărilor aferente.

În acest sens, Consiliul va reține că, potrivit deciziei nr. ..., a stabilit, în mod definitiv, următoarele: *„Prima critică a societății contestatoarea se referă la faptul că, deși oferta societății ... privește un vehicul cu o capacitate de 16+1 locuri, de tip M2, documentele depuse de către aceasta, respectiv certificatul de conformitate al vehiculului de bază (NI), vizează un vehicul de tip M1, cu o capacitate, care, în opinia contestatoarei, nu poate depăși 13+1, aspecte ce locuri, nu corespunde specificațiilor tehnice din documentația de atribuire. În soluționarea acestei critici, Consiliul are în vedere caietul de sarcini nr. 4286/20.09.2023, în conținutul căruia se precizează: „Microbuzul nepoluant/electric va avea o capacitate de 16 calatori + 1 conducatorul auto, locuri pe scaune. Capacitatea totală minim 16 călători + conducătorul auto, locuri pe scaune”. De asemenea, în același caiet de sarcini, la cap. 4 - PRODUSELE ȘI CANTITĂȚILE SOLICITATE, la pct. 3. SPECIFICAȚII TEHNICE ȘI CERINTE FUNCȚIONALE MINIME, se regăsesc, sub formă tabelară, caracteristicile/ parametri tehnice/tehnici, printre care: „Scaune 16+1 bucăți”, cu mențiunea: „Ofertantul va prezenta în propunerea tehnica pliant/ broșura/carte tehnica orice alte documente doveditoare emise de producător care să ateste caracteristicile tehnice ale produselor oferate, precum și Certificatele ECE menționate anterior”. În conținutul propunerii tehnice a societății ..., Consiliul a identificat Certificatul de conformitate, în cadrul căruia la poz. 04- Vehicle category , se menționează: „M1 SPV”. Potrivit documentației de specialitate, din categoria M1, fac parte vehiculele care au „cel mult opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto”. În conținutul procesului-verbal nr. 3 de evaluare a propunerilor tehnice (nr. 208/10.01.2024), legat de acest aspect, în ceea ce privește oferta societății ..., autoritatea contractantă a precizat doar: „Angajament privind asigurarea, fără obligații din partea achizitorului, livrarea microbuzelor electrice de 16+1 locuri numai după obținerea de la RAR pentru fiecare autovehicul electric livrat, a Certificatului de autenticitate (...)”, fără a efectua o analiză care să demonstreze că oferta criticată ar îndeplini cerința în discuție. Prin urmare, față de cele reținute anterior, Consiliul stabilește că autoritatea contractantă nu a desfășurat în mod riguros procesul de evaluare a propunerii tehnice a societății ..., potrivit dispozițiilor art. 127 alin (1) lit. f) din HG nr. 395/206:*

„Comisia de evaluare are următoare atribuții: (...) f) verificarea conformității propunerilor tehnice ale ofertanților cu prevederile caietului de sarcini”, astfel că va dispune obligarea ... în a efectua o analiză concretă a informațiilor prezentate de ofertantă printr-o verificare completă și corectă a tuturor informațiilor conținute de aceasta, raportat la cerințele caietului de sarcini, așa cum impun dispozițiile art. 133 alin. (1) din HG nr. 395/2016, potrivit cărora: „Comisia de evaluare are obligația de a analiza și de a verifica fiecare ofertă atât din punct de vedere al elementelor tehnice propuse, (...)”, relevante fiind și prevederile alin. (2) ale articolului de mai sus, care stabilesc: „Propunerea tehnică trebuie să corespundă cerințelor minime prevăzute în caietul de sarcini sau în documentul descriptiv”. Relevante în evaluarea și analiza ofertei sunt și dispozițiile art. 134 alin. (1) din HG nr. 395/2016, potrivit cărora: „Comisia de evaluare are obligația de a stabili care sunt clarificările și completările formale sau de confirmare, necesare pentru evaluarea fiecărei solicitări de participare/oferte, precum și perioada de timp acordată pentru transmiterea acestora, termenul-limită neputând fi stabilit decât la nivel de zile lucrătoare, fără a fi precizată o oră anume în cadrul acestuia”, coroborate cu cele ale art. 209 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, respectiv: „În cazul în care informațiile sau documentele prezentate de către operatorii economici sunt incomplete sau eronate sau în cazul în care lipsesc anumite documente, autoritatea contractantă are dreptul de a solicita într-un anumit termen ofertanților/candidaților clarificări și, după caz, completări ale documentelor prezentate de aceștia în cadrul ofertelor sau solicitărilor de participare, cu respectarea principiilor tratamentului egal și transparenței, norme legale pe baza cărora autoritatea solicită lămuriri ofertanților (în cazul de față societății ...). Acest lucru este cu atât mai necesar cu cât autoritatea contractantă, în punctul său de vedere nr. 967/21.02.2024, înregistrat la CNSC cu nr. 10788/21.02.2024, nu a prezentat niciun argument tehnic, care să combată observațiile contestatoarei, pe acest aspect (...) A doua critică a se referă la faptul că, din documentele anexate propunerii tehnice, vehiculul propus de către societatea ..., în opinia societății contestatoare, nu ar putea fi dotat cu rampă de acces pentru persoanele cu dizabilități (cerință obligatorie potrivit caietului de sarcini). În conținutul caietului de sarcini se solicită, printre altele: „Microbuzul nepoluant/electric va fi de tip solo (nearticulate), va avea podeaua/plan eul coborat/a, va fi dotat cu facilitati pentru accesul nelimitat al persoanelor cu mobilitate redusa (rampa și alte dotari specifice), va fi fara etaj, caroserie CE, fiind destinate transportului urban de calatori conform Directivei 2007/46/CE, 2009/33/CE, CEE-ONUR 68, Legii 921/2007, cu toate modificarile completariile ulterioare”. De asemenea, la pct. 3. SPECIFICAȚII TEHNICE ȘI CERINTE FUNCȚIONALE MINIME, din caietul de sarcini se regăsește cerința „Rampe de acces pentru persoanele cu dizabilități”, iar la cap. 12- DOCUMENTE SOLICITATE ÎN CADRUL PROPUNERII TEHNICE, se menționează: „Propunerea tehnică va cuprinde, in format electronic, in limba romana, urmatoarele: (...) Desenele organizarii interioare, care vor indica dispunerea scaunelor, a ușilor, a butoanelor pentru solicitarea opririi, a geamurilor, a ieșirilor de siguranță și a poziționării rampei pentru accesul nelimitat al persoanelor care se deplasează cu caruciorul rulant, etc.”. În desenele prezentate de către societatea ..., pentru autovehiculul marca Ford –

Aveuro, Model: Transit M2 - Capacitate: 16 locuri pe scaune din care 1 loc pentru persoane cu dizabilități (în cadrul celor 16 locuri pe scaune unul trebuie amenajat pentru persoane cu dizabilități) + 1 loc pentru conducătorul auto, Consiliul constată că, la pag. 15 din propunerea tehnică, există o schiță a dispunerii locurilor ce vor fi ocupate de către pasageri, iar în spatele scaunului, ce va fi ocupat de către șofer, se află scaunul persoanei cu dizabilități, iar la pag. 40-43, imaginile relevă faptul că rampa destinată persoanelor cu dizabilități este amplasată în zona din spatele microbuzului. Având în vedere cele evocate, Consiliul va obliga, și în acest caz, autoritatea contractantă în a reevalua oferta criticată cu aplicarea prevederilor art. 134 alin. (1) din HG nr. 395/2016, coroborate cu cele ale art. 209 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, citate mai sus, în sensul lămurii a modului de acces al scaunului persoanei cu dizabilitate astfel încât să ajungă în spatele scaunului ocupat de șofer. În aceste condiții, Consiliul nu va reține ca întemeiată afirmația autorității contractante potrivit căreia „SC ... prin oferta depusă s-a obligat să asigure accesul persoanelor cu dizabilități în microbuze”, deoarece simpla declarație în acest sens, fără a fi susținută de explicații/probe tehnice, nu este suficientă în a demonstra îndeplinirea cerințelor solicitate prin documentația de atribuire. Următoarea observație (a treia) vizează punctajul acordat, în opinia contestatoarei, autoritatea contractantă a acordat, în mod nejustificat, ofertei ..., punctajul maxim, de 10 puncte, pentru componenta privind autonomia garantată de producător, afirmând că, în propunerea tehnică, societatea criticată menționează o autonomie de „până la 375 km”, ceea ce nu poate fi posibil conform cerințelor, întrucât prin documentația de atribuire s-a solicitat precizarea valorii autonomiei, determinată conform metodei de testare E-SORT 2. În opinia societății contestatoare. Potrivit cap. II.2.5 - Criterii de atribuire, din fișa de date a achiziției, având în vedere criteriul „Cel mai bun raport calitate – pret”, unul dintre factorii de evaluare este „Perioada de garanție acordată autonomiei de mers garantată de producător (Pth AUT)”, apreciat cu 10 puncte. Totodată, în adresa nr. 5428/20.11.2023, care reprezintă răspunsul autorității contractante la solicitările operatorilor economici asupra cerințelor din documentația de atribuire, la întrebarea nr. 19: „In fisa de date la Sectiunea II.2.5 Criterii de atribuire la factorul de evaluare: Perioada de garanție acordată autonomiei de mers garantată de producător (Pth AUT) Va solicitam, sa reformulati factorul de evaluare intrucat autonomia nu are perioada de garantie. De asemenea, va rugam sa specificati metoda de testare a autonomiei, respectiv daca se va calcula in functie de SORT 2”, răspunsul autorității contractante a fost: „în Fisa de date la Sectiunea II.2.5 Criterii de atribuire la factorul de evaluare : Perioada de garanție acordată autonomiei de mers garantată de producător (Pth AUT) (și în întreaga Documentație de atribuire) se va citi, astfel: Autonomia de mers garantată de producător”. În conținutul propunerii tehnice a societății ..., Consiliul reține că, la pag. 76, unde sunt menționați, sub formă tabelară, factorii de evaluare și, la nr. crt. B3, se regăsește factorul: „Perioada de autonomie de mers a microbuzului electric garantată de producător (minimum 200 km)”, fiind precizată distanța „375 km”. De asemenea, în Anexa nr. 1- Fișa Tehnică pentru Microbuz Nepoluant, printre specificații tehnice sau cerințele funcționale minime, se menționează: „Autonomie deplasare - pana la 375 de km”, pentru

produsul Ford – Aveuro, model Transit M2. Din verificarea propunerii tehnice a societății criticate, Consiliul constată că nu există niciun document emis de către producător care să garanteze autonomia de mers, așa cum s-a solicitat prin răspunsul consolidat de mai sus. Or, în condițiile în care autoritatea a impus ca acest factor de evaluare să aibă girul producătorului, simpla declarație/simplul angajament al societății ..., prin care se „obligă să asigure o autonomie de mers de 375”, nu poate fi luată/luat în considerare, întrucât nu este susținută/susținut de către producător. Față de cele prezentate anterior, Consiliul va respinge ca neîntemeiată afirmația autorității contractante conform căreia în cazul în care respectivul ofertant nu ar îndeplini cerința în cauză, microbuzele vor fi refuzate, deoarece cerința în discuție trebuie demonstrată, prin propunerea tehnică, în etapa de evaluare a ofertelor și nu, ulterior, la momentul livrării produsului de către ofertantul desemnat câștigător. Acest lucru este cu atât mai necesar cu cât acest parametru reprezintă un factor de evaluare, apreciat cu 10 puncte, care, în mod evident, contribuie la departajare ofertelor. Faptul că certificatul de conformitate a microbuzului va fi prezentat de către ofertantul câștigător la momentul livrării acestuia, așa cum susține autoritatea, este o condiție imperativă, care să certifice specificațiile tehnice ale produsului pentru a fi înregistrat la Registrul Auto Român, însă, acest act nu poate înlocui document emis de producător, care să confirme, în etapa de verificare a propunerii tehnice, că autonomia de mers este de 375 km (în cazul de față), potrivit declarației societății ..., despre care face vorbire autoritatea contractantă. Totodată, faptul că autoritatea se îndoiește „că un furnizor își poate permite să nu respecte cerințele impuse de Autoritatea Contractantă și acceptate prin oferta depusă”, nu este relevant și nu poate fi luat în considerare, deoarece, verificarea conformității propunerilor tehnice se efectuează doar raportat la prevederile caietului de sarcini, așa cum impune art. 127 alin. (1) lit. f) din HG nr. 395/2016, citat anterior, și nu pe afirmații de genul celei expuse. Prin urmare, și cu privire la acest aspect, Consiliul constată că procesul de evaluare a propunerii tehnice a societății ... nu este finalizat astfel că va obliga autoritatea să solicite clarificări ofertantului în cauză, așa încât să se demonstreze că autonomia de mers, menționată în propunerea tehnică, de 375 km, va fi garantată de către producător”.

Ulterior luării la cunoștință a deciziei mai sus amintită, autoritatea contractantă a elaborat procesul – verbal nr. 11/1881/10.04.2024, pag. 38 – 39, în cadrul căruia a consemnat următoarele: „(...) Decizia CNSC dispune reevaluarea ofertei tehnice a ofertei depusă de către SC ..., cu referire mai ales la certificatul de conformitate a vehiculului. Dotarea cu rampa de acces pentru persoanele cu dizabilități și autonomia de mers garantată de producător. 1. Certificatul de conformitate a vehiculului – Decizia CNSC menționează că certificatul de conformitate a vehiculului de bază (NI) vizează un vehicul de tip M1, din care fac parte autovehiculele care au cel mult 8 locuri plus cel al șoferului, iar în caietul de sarcini a fost solicitat cu 16+1 locuri, de tip M2. Analizând oferta tehnică se constată faptul că întrădevă, din documentele depuse, nu rezultă faptul că ofertantul ar dispune de un vehicul de tip M2, motiv pentru care se va întocmi o solicitare de clarificări, 2. Rampa de acces

pentru persoanele cu dizabilități – Prin caietul de sarcini a fost solicitată dotarea microbuzului cu rampă de acces a persoanelor cu dizabilități. Decizia CNSC menționează că desenele prezentate în oferta tehnică atestă că rampa amplasată în zona din spate a microbuzului, iar locul scaunului pentru persoana cu dizabilități este în spatele scaunului ocupat de șofer, nelămurindu-se modul de acces a scaunului persoanei cu dizabilități în spatele microbuzului până în spatele scaunului ocupat de șofer. Analizând oferta tehnică se constată faptul că întradevăr, din documentele depuse nu se lămurește acest aspect, motiv pentru care se va întocmi o solicitare de clarificări pentru a ne prezenta modul de acces a scaunului persoane cu dizabilități din spatele microbuzului până în spatele scaunului ocupat de șofer; 3. Autonomia de mers garantată de producător – Decizia CNSC menționează că în cadrul ofertei tehnice nu există niciun document emis de către producător care să garanteze autonomia de mers ofertată (375 km), iar simpla declarație a ofertantului nu poate fi luată în considerare, întrucât acesta nu este producătorul. Analizând oferta tehnică se constată faptul că întradevăr se confirmă cele menționate de CNSC, motiv pentru care se va întocmi o solicitare de clarificări”.

Prin adresa nr. 1882/10.04.2024, pag. 36 – 37, autoritatea contractantă a solicitat societății ... următoarele clarificări: „(...) Comisia de evaluare, analizând Decizia CNSC nr. ..., precum și reevaluând oferta tehnică, a constatat următoarele: 1. Certificatul de conformitate a vehiculului – Decizia CNSC menționează faptul că certificatul de conformitate a vehiculului de bază (NI) vizează un vehicul de tip M1, din care fac parte autovehiculele care au cel mult 8 locuri plus cel al șoferului, iar în caietul de sarcini a fost solicitat cu 16 + 1 locuri, de tip M2. Analizând oferta tehnică se constată faptul că întradevăr, din documentele depuse nu rezultă faptul că producătorul nu ar dispune de un vehicul de tip M2, motiv pentru care avem rugămintea de a ne prezenta documente din care să rezulte faptul că producătorul dispune de un vehicul de categoria M2 (cu 16 + 1 locuri), cu respectarea cerințelor din documentație de atribuire; 2. Rampă de acces pentru persoanele cu dizabilități – Prin caietul de sarcini a fost solicitată dotarea microbuzului cu rampă de acces a persoanelor cu dizabilități. Decizia CNSC menționează că desenele prezentate în oferta tehnică, atestă că rampa este amplasată în zona din spate a microbuzului, iar locul scaunului pentru persoane cu dizabilități este în spatele scaunului ocupat de șofer, nelămurindu-se modul de acces a scaunului persoanei cu dizabilități din spatele microbuzului până în spatele scaunului ocupat de șofer. Analizând oferta tehnică se constată faptul că întradevăr, din documentele depuse nu se lămurește acest aspect, motiv pentru care avem rugămintea de a prezenta documente care să lămurească modul de acces a scaunului persoanei cu dizabilități din spatele microbuzului până în spatele scaunului ocupat de șofer, 3. Autonomia de mers garantată de

producător – Decizia CNSC menționează că în cadrul ofertei tehnice nu există niciun document emis de către producător care să garanteze autonomia de mers ofertată (375 km), iar simpla declarație a ofertantului nu poate fi luată în considerare, întrucât acesta nu este producătorul. Analizând oferta tehnică se constată faptul că întradevăr se confirmă cele menționate de CNSC, motiv pentru care avem rugămintea de a ne prezenta un document oficial din partea producătorului din care să rezulte autonomia de mers ofertată (375 km)”.

La solicitarea de mai sus, societatea ... a răspuns prin adresa nr. 131/12.04.2024, pag. 25 – 29, astfel:,,(...) Răspuns la întrebarea nr. 1 – Vă rugăm să aveți în vedere că ... a depus oferta în calitate de producător al microbuzelor electrice oferate. ... operează completări asupra vehiculului de bază FORD Transit varianta electrică, cu autorizarea expresă a producătorului FORD, și produce vehiculul electric completat, clasa M2, în propria sa fabrică. În acest sens, AVEURO a inclus în oferta sa tehnic inclusiv poze din fabrica sa unde se operează completările vehiculului de bază (a se vedea fișa tehnică pentru microbuzele oferate). ... este producătorul microbuzelor electrice marca FORD VEURO, respectiv este producător pentru stadiul 2 al vehiculului electric, clasa M2, prin realizarea de intervenții tehnice și constructive asupra vehiculului electric de bază produs de către producătorul FORD (denumire comercială Ford E-transit). Produsul FORD-AVEURO ofertat conform specificațiilor tehnice exacte din caietul de sarcini, este un produs nou, pe care subscrisa urmează să îl producă în urma atribuirii și încheierii contractului de achiziții publice, în deplină conformitate cu specificațiile tehnice din documentația de atribuire. Având în vedere că rezultă fără dubiu că ... este producătorul microbuzelor electrice oferate, informațiile relevante pentru evaluarea ofertei tehnice sunt cele prevăzute în fișa tehnică și în toate documentele asumate și semnate de către AVEURO. Astfel, în oferta tehnică pagina 15 în schița privind interiorul autovehiculului ofertat se poate observa că numărul de locuri pentru vehiculul electric ofertat este de 16+1. Pagina 79 din oferta anexă nr. 1 – Fișa tehnică pentru Microbuz Nepoluant prevede – Număr de locuri pe scaune: 16+1. Pentru evitarea oricărui dubiu, vă depunem un certificat de conformitate emis de către producătorul ..., în baza certificatului de omologare europeană de tip, nr. e5*2018/858*00234*00 pentru vehiculul categoria m2, pentru 16+1 locuri, care confirmă informațiile din oferta tehnică (...) Răspuns la întrebarea nr. 2 - ..., în calitate de producător a ofertat microbuze care au prevăzut locul pentru persoanele cu dizabilități în spatele șoferului iar amplasarea liftului pentru scaun cu roțile este prevăzută în dreptul ușii culisante lateral dreapta. Aceste aspecte reies din: Pagina 12 din ofertă – Detaliere caroserie. 1 ușă stânga acces șofer, 2 uși pentru accesul pasagerilor laterale dreapta din care una culisantă (prevăzută cu rampă

de acces persoane cu dizabilități) și 2 uși în consolă spate. Rampa pentru urcarea persoanelor cu mobilitate redusă se preferă a avea un mecanism simplu și fiabil și un spațiu destinat căruciorului. Pagina 15 din oferta tehnică: este descrisă grafic soluția constructivă pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă, respectiv cu – lift pentru scaun cu roțile, care este localizat în dreptul ușii culisante din partea dreaptă din față a vehiculului (...) Pagina 77 din oferta tehnică – Anxa 1 - Fișa tehnică pentru Microbuz Nepoluant – Detaliere caroserie, 1 ușă stânga acces șofer; 2 uși pentru accesul pasagerilor laterale dreapta din care una culisantă (prevăzută cu rampa de acces persoane cu dizabilități) și 2 uși în consola spate. Referitor la mențiunea dv conform căreia – Desenele prezentate în oferta tehnică atestă că rampa este amplasată în zona din spate a microbuzului, subliniem că acestea fac parte din certificatele de omologare pentru vehicule similare. Aveuro a prezentat schițele din care rezultă neechivoc poziționarea liftului de acces și al locului dedicat pentru scaunul cu roțile în interiorul microbuzului FORD AVEURO, AVEURO INTERNAȚIONAL fiind autorizat să opereze completări asupra vehiculului de bază electric marca FORD inclusiv să stabilească locul în care este amplasat scaunul cu roțile. Precizăm că pozele din ofertă sunt cu titlu de exemplu, pentru vehicule similare, întrucât producătorul nu are pe stoc exact produsul oferat, vehicul pe care urmează să îl producă doar dacă i se va atribui contractul (...) Răspuns la întrebarea nr. 3 - ... a depus oferta în calitate de producător al microbuzelor electrice, stadiul 2 marca FORD AVEURO prin realizare de completări al vehiculului de bază FDD (stadiul 1) varianta cu motor electric denumirea comercială de FORD TRANSIT produs de către producătorul FORD. ..., în calitate de producător al vehiculelor completate, a încheiat acordul de colaborare nr. 155/19.06.2023 (depus în oferta tehnică) privind omologarea europeană de tip nelimitată conform Regulamentului European 2018/858 cu ..., în calitate de reprezentant al producătorului FORD – Werke Gmbh, prin care se precizează foarte clar faptul că ... are acordul pentru a completa vehiculele de bază furnizate de către producătorul FORD, tipul FCD e1*2007/46*1100 și pentru tipul FDD e1*2007/46*1098. Reluăm și subliniem calitatea de producător al ... al microbuzelor electrice marca FORD-AVEURO dovedită prin documentele depuse în oferta tehnică: acordul de colaborare nr. 155/19.06.2023, privind omologarea europeană de tip nelimitată conform Regulamentului European 2018/58 încheiat de către ... cu ..., în calitate de reprezentant al producătorului FORD – Werke Gmbh, prin care se precizează foarte clar faptul că ... are acordul pentru a completa vehiculele de bază cu motor electric furnizate de către producătorul FORD; certificat de omologare europeană de tip nr. e5*2018/858*00234*00 pentru autovehiculul electric tip AVEFDD2 categoria M2 emis de către autoritatea de omologare Swedish Transport Agency (autovehicul similar); certificat de omologare europeană de tip

nr. e5*2018/858*00233*00 pentru autovehiculul electric stadiul 2 tip AVEFCD1 categoria M1 emis de către autoritatea de omologare Swedish Transport Agency (autovehicul similar). Vă rugăm să aveți în vedere că prin documentația de atribuire (răspunsul la solicitarea de clarificări referitoare la documentația de atribuire nr. 5282/08.11.2023 s-a stabilit ca documentele care să ateste omologarea pentru vehiculul ofertat se va prezenta la livrare, prin urmare documentele depuse odată cu oferta tehnică NU sunt aferente vehiculului ofertat ci unor microbuze electrice similare. ... a depus oferta în calitate de producător pentru autovehiculul Ford Aveuro (FFDD2), prin urmare acest operator economic în calitate de producător este cel care garantează autonomia de deplasare a microbuzului electric pe care îl va produce. Prin urmare FORD este numai producătorul vehiculului de bază iar nu și producătorul modelului Ford Aveuro (FFDD2), toate detaliile tehnice din cuprinsul ofertei depuse sunrîn responsabilitatea AVEURO în calitate de producător pentru stadiul 2. Autonomia de 375 km pentru – Electric range city se regăsește și în certificatul de conformitate al vehiculului electric de bază produs de către FORD. Această autonomie este păstrată de către producătorul ..., care prin modificările pe care le va aduce vehiculului de bază Ford, cum ar fi spre exemplu, consumatori suplimentari – aer condiționat cu pompa de căldură, adaugă o baterie suplimentară, care nu afectează bateria și nici autonomia vehiculului de bază. Pentru evitarea oricărui dubiu, vă depunem un certificat de conformitate emis de către producătorul ..., în baza certificatului de omologare europeană de tip nr. e5*2018/858*00234*00 pentru vehiculul categoria M2, pentru 16+1 locuri, care confirmă informațiile din oferta tehnică, respectiv autonomia de 375 km".

Față de cele de mai sus, Consiliul are în vedere dispozițiile cap. IV.4.1 Modul de prezentare al propunerii tehnice din fișa de date a achiziției, potrivit căroră „Ofertantul va întocmi propunerea tehnică, în conformitate cu cerințele și specificațiile tehnice minime menționate în caietul de sarcini, parte a documentației de atribuire. Specificațiile tehnice prezentate în caietul de sarcini trebuie interpretate ca fiind caracteristici minime obligatorii acceptabile pentru achiziția produselor care fac obiectul contractului de achiziție".

Prin raportare la cele de mai sus, Consiliul va lua în considerare că la pt. 1 Introducere din caietul de sarcini, pag. 58 - 60, se precizează următoarele: „Microbuzul nepoluant/electric va avea o capacitate de 16 călători + conducătorul auto, locuri pe scaune. Capacitatea totală minim 16 călători (...) Autoritatea contractantă își rezervă dreptul de a respinge orice ofertă neconformă, în cazul în care ofertantul prezintă în propunerea tehnică soluții tehnice, performante și funcționalități diferite de cele prevăzute în caietul de sarcini sau lipsesc unele dotări cu echipamente, sisteme sau aplicații software (...)".

De asemenea, cu privire la cerința de mai sus, Consiliul apreciază ca relevante și mențiunile din decizia definitivă nr. ..., potrivit căreia „în ceea ce privește oferta societății ..., autoritatea contractantă a precizat doar: *„Angajament privind asigurarea, fără obligații din partea achizitorului, livrarea microbuzelor electrice de 16+1 locuri numai după obținerea de la RAR pentru fiecare autovehicul electric livrat, a Certificatului de autenticitate (...)”*, fără a efectua o analiză care să demonstreze că oferta criticată ar îndeplini cerința în discuție. Prin urmare, față de cele reținute anterior, Consiliul stabilește că autoritatea contractantă nu a desfășurat în mod riguros procesul de evaluare a propunerii tehnice a societății ..., potrivit dispozițiilor art. 127 alin (1) lit. f) din HG nr. 395/2016”, motivat de faptul că modelul propus de către aceasta Ford Transit, prezenta un număr de *„13 locuri + șofer”*.

La pct. IV.1.1) Tipul procedurii din anunțul de participare nr. .../28.10.2023 se precizează: *„Licitație deschisă”*, iar conform prevederilor art. 75 din Legea nr. 98/2016, *„Ofertantul depune oferta elaborată în conformitate cu informațiile și cerințele prevăzute în documentele achiziției (...)”*.

Or, prin răspunsul din adresa nr. 131/12.04.2024, societatea ... confirmă că modelul ofertat este Ford Transit, în configurație de *„13 locuri + șofer”*, adică unul neconform, și numai în situația în care *„i se va atribui contractul urmează să producă autovehiculul în conformitate cu specificațiile tehnice”*, situație în care față de oferta acesteia devin incidente dispozițiile art. 134 alin. 5) din H.G. nr. 395/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/ acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, conform căreia *„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 (...) iar clarificările/completările transmise nu sunt concludente, oferta sa va fi considerată inacceptabilă”*.

De altfel, chiar prin cererea de intervenție, societatea ... recunoaște că *„documentele de omologare și certificatele de conformitate au fost depuse pentru produse similare iar nu pentru produsul ofertat, acesta nefiind pe stocul Aveuro la data depunerii ofertei”*, adică o conduită contrară celei prescrise de prevederile imperative ale art. 124 alin. (1) din H.G. nr. 395/2016, care stipulează că *„Oferta are caracter obligatoriu, din punctul de vedere al conținutului, pe toată perioada de valabilitate stabilită de către autoritatea contractantă și asumată de ofertant”*.

Concluziile de mai sus se complează și cu informațiile din adresa nr. 131/12.04.2024, prin care societatea ... confirmă că modelul ofertat este Ford Transit, în configurație de *„13 locuri + șofer”*, adică unul neconform, și numai în situația în care *„i se va atribui contractul urmează să producă autovehiculul în conformitate cu specificațiile*

tehnice”, situație în care față de oferta acestora devin incidente dispozițiile art. 134 alin. 5) din H.G. nr. 395/2016, conform cărora „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 (...) iar clarificările/completările transmise nu sunt concludente, oferta sa va fi considerată inacceptabilă”.

Consiliul nu va reține, ca întemeiate, nici alegațiile intervenientei potrivit cărora *„a inclus în oferta sa tehnică inclusiv poze din fabrica unde se operează completările vehiculului de bază”*, întrucât documentația de atribuire este clară pe acest aspect, în sensul în care nu se poate oferta inițial un autovehicul neconform și numai apoi, după semnarea contractului, să se prezinte unul conform, deoarece la momentul atribuirii contractului propunerea tehnică trebuie să fie conformă, inclusive prin prisma dispozițiilor art. 147 alin. 1) lit. b) din H.G. nr. 395/2016, conform cărora *„Contractul de achiziție publică/acordul-cadru are cel puțin următoarele anexe, ca parte integrantă: b) oferta, respectiv propunerea tehnică și propunerea financiară, inclusiv clarificările din perioada de evaluare”*.

Or, în condițiile în care a acceptat, în urma răspunsului la solicitarea de clarificări de mai sus, ca propunerea tehnică neconformă a intervenientei să stea la baza atribuirii unui contract de achiziții publice, finanțat din fonduri ale Uniunii Europene – PLANUL NAȚIONAL DE REDRESARE ȘI REZILIENȚĂ – PNRR, Consiliul constată că autoritatea contractantă nu a respectat nici dispozițiile art. 209 alin. 2) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, conform cărora *„Autoritatea contractantă nu are dreptul ca prin clarificările/completările solicitate să determine apariția unui avantaj evident în favoarea unui ofertant/candidat”*.

De altfel, prin informațiile din adresa nr. 131/12.04.2024, societatea ... nu face altceva decât să susțină că a ofertat un alt model de autovehicul, cu alte specificații tehnice (spre exemplu: *„autonomie de deplasare – 241 km în loc de 375, categorie vehicul M1 SPV în loc de M2”*, aspect care demonstrează, în mod evident, că intervenienta a încălcat dispozițiile art. 123 alin. 1) din H.G. nr. 395/2016, care stipulează că *„(1) Ofertantul elaborează oferta în conformitate cu prevederile documentației de atribuire (...)”*.

În situația în care intervenienta știa că nu are un autovehicul cu specificațiile tehnice obligatorii din caietul de sarcini, putea fie solicita clarificări în temeiul art. 160 alin. 1) din Legea nr. 98/2016, conform căruia *„Orice operator economic interesat are dreptul de a solicita clarificări sau informații suplimentare în legătură cu documentația de atribuire (...)”*, fie depune contestație, conform Legii nr. 101/2016. În situația în care nu a efectuat niciunul dintre aceste demersuri, respectiv a depus ofertă, în mod automat, se prezumă că a acceptat și însușit

cerințele în cauză, urmând a se conforma acestora, față de oferta sa fiind incidente dispozițiile imperative ale 123 alin. 1) din H.G. nr. 395/2016, anterior citate.

Față de cele de mai sus, Consiliul nu va reține, ca întemeiate, alegațiile autorității contractante, din punctul de vedere nr. 3668/09.07.2024, înregistrat la C.N.S.C. sub nr. 44887/16.07.2024, potrivit căroră „documentația de omologare se va prezenta la data livrării microbuzului”, întrucât prin decizia definitivă nr. ..., Consiliul a statuat că „În conținutul propunerii tehnice a societății ..., Consiliul a identificat Certificatul de conformitate, în cadrul căruia la poz. 04-Vehicle category , se menționează: „M1 SPV”. Potrivit documentației de specialitate, din categoria M1, fac parte vehiculele care au „cel mult opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto (...) Prin urmare, față de cele reținute anterior, Consiliul stabilește că autoritatea contractantă nu a desfășurat în mod riguros procesul de evaluare a propunerii tehnice a societății ..., potrivit dispozițiilor art. 127 alin (1) lit. f) din HG nr. 395/206 (...) astfel că va dispune obligarea ... în a efectua o analiza concretă a informațiilor prezentate de ofertantă printr-o verificare completă și corectă a tuturor informațiilor conținute de aceasta, raportat la cerințele caietului de sarcini, așa cum impun dispozițiile art. 133 alin. (1) din HG nr. 395/2016 potrivit căroră: „Comisia de evaluare are obligația de a analiza și de a verifica fiecare ofertă atât din punct de vedere al elementelor tehnice propuse, (...)”, relevante fiind și prevederile alin. (2) ale articolului de mai sus, care stabilesc: „Propunerea tehnică trebuie să corespundă cerințelor minime prevăzute în caietul de sarcini sau în documentul descriptiv”.

Or, prin decizia definitivă mai sus citată, Consiliul a obligat autoritatea contractantă la exercitarea riguroasă a atribuțiilor normelor juridice anterior invocate, în sensul în care aceasta din urmă trebuia să se asigure de certitudinea produsului ofertat și nu să-și bazeze evaluarea pe un eveniment viitor și incert, respectiv ca sub pretextul unei anume cerințe, să permită deghizarea unei oferte neconforme într-una conformă.

Față de cele de mai sus, Consiliul constată că autoritatea contractantă, în mod greșit, a declarat oferta aparținând societății ... ca fiind admisibilă și câștigătoare, în condițiile în care față de aceasta sunt incidente și prevederile art. 137 alin. 3) din H.G. nr. 395/2016, conform căroră „În condițiile art. 215 [alin. \(5\)](#) din Lege, oferta este considerată neconformă în următoarele situații: a) nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini”.

Prin urmare, Consiliul va obliga autoritatea contractantă la reevaluarea propunerii tehnice aparținând societății ..., cu aplicarea art. 134 alin. 5) coroborat cu art. 137 alin. 3) din H.G. nr. 395/2016, conform motivării de mai sus.

În ceea ce privește solicitarea contestatoarei de *„obligarea autorității contractante, în baza art. 451 și urm din Codul de Procedură Civilă, la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul demers procedural”*, Consiliul are în vedere dispozițiile art. 26 alin. 9) din Legea nr. 101/2016, conform cărora *„Consiliul poate obliga, la cerere, partea în culpă, la plata cheltuielilor efectuate pentru soluționarea contestației. Cuantumul, detalierea și documentele doveditoare ale cheltuielilor efectuate sunt prezentate în cerere, care trebuie depusă înainte de pronunțarea deciziei de soluționare a contestației”*.

Prin raportare la cele de mai sus, Consiliul va respinge solicitarea respectivă, ca nedovedită, deoarece la dosarul cauzei, la momentul emiterii respective decizii, nu se regăsește niciun document (spre exemplu, factură sau ordin de plată) din care să rezulte cuantumul aferent.

Având în vedere aspectele de fapt și de drept de mai sus, în temeiul art. 26 alin. (2), (5) și (6) din Legea nr. 101/2016, pentru considerentele reținute, Consiliul va admite, în parte, contestația formulată de către societatea ... în contradictoriu cu autoritatea contractantă ... și va anula raportul procedurii nr. 2913/04.06.2024, în partea privind evaluarea propunerii tehnice aparținând societății ..., precum și toate actele subsecvente acestuia, inclusiv comunicarea rezultatului procedurii nr. 2915/04.06.2024.

Va obliga autoritatea contractantă la continuarea procedurii de atribuire cu reevaluarea propunerii tehnice aparținând societății ..., cu aplicarea art. 134 alin. 5) coroborat cu art. 137 alin. 3) din H.G. nr. 395/2016, conform motivării aferente, în termen de 15 (cincisprezece) zile de la primirea prezentei.

Va respinge solicitarea contestatoarei de *„obligarea autorității contractante, în baza art. 451 și urm din Codul de Procedură Civilă, la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul demers procedural”* ca nedovedită.

Pe cale de consecință, va respinge cererea de intervenție formulată de către societatea

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 și poate fi atacată cu plângere, în temeiul art. 29 din același act normativ.

Pentru cele constatate,
în baza legii și a mijloacelor de probă aflate la dosar,

CONSILIUL DECIDE:

Încuviințează, în principiu, cererea de intervenție formulată de către societatea ..., cu sediul în ..., având sediul procesual ales la ... din

Admite, în parte, contestația formulată de către societatea ..., cu sediul în ..., cu sediul procesual ales la ... din ..., în contradictoriu cu autoritatea contractantă ..., cu sediul în ... și anulează raportul procedurii nr. 2913/04.06.2024, în partea privind evaluarea propunerii tehnice aparținând societății ..., precum și toate actele subsecvente acestuia, inclusiv comunicarea rezultatului procedurii nr. 2915/04.06.2024.

Obligă autoritatea contractantă la continuarea procedurii de atribuire cu reevaluarea propunerii tehnice aparținând societății ..., cu aplicarea art. 134 alin. 5) coroborat cu art. 137 alin. 3) din H.G. nr. 395/2016, conform motivării aferente, în termen de 15 (cincisprezece) zile de la primirea prezentei.

Respinge solicitarea contestatoarei de *„obligarea autorității contractante, în baza art. 451 și urm din Codul de Procedură Civilă, la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul demers procedural”* ca nedovedită.

Pe cale de consecință, respinge cererea de intervenție formulată de către societatea

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare, conform dispozițiilor art. 29 din Legea nr. 101/2016.

Președinte,

...

Membru,

Membru,