

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

DECIZIE

Nr. ...

Data: ...

Prin contestația fără număr de înregistrare la emitent și nedată, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 44436/16.08.2023, formulată de către ... S.R.L., cu sediul în ..., înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ..., având CUI ..., împotriva adresei nr. V/18171/07.08.2023 de răspuns la solicitările de clarificări, emisă de către ..., cu sediul în ..., în calitate de entitate contractantă, în cadrul procedurii de licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului de servicii, divizat pe loturi, având ca obiect *„Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane în județul ...”*, se solicită anularea adresei nr. V/18171/07.08.2023 (clarificare consolidată), în ce privește răspunsul de la pct. 1, pag. 17 ca nelegal, obligarea entității contractante la eliminarea cerinței privind *„minim 1 vehicul ușor nepoluant din categoria M2 din numărul total de vehicule active din categoria M2 prevăzute în programul de transport pentru toate traseele care fac parte din cadrul Lotului 9/ Grupei (pachetului) 9 pentru care se depune oferta”* la data atribuirii contractului, precum și constatarea faptului că momentul atribuirii este momentul publicării anunțului de atribuire pe platforma TED și nu data semnării acordului de delegare.

Prin adresa fără număr de înregistrare la emitent din 28.08.2023, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 47048/29.08.2023, ..., cu sediul în, înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ..., având ..., reprezentată convențional prin ..., cu sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură în ..., a formulat cerere de intervenție, prin care solicită menținerea Scrisorii nr. V/18171/07.08.2023 emisă de ... în ce privește răspunsul de la punctul 1, pag. 17 ca fiind legal și temeinic, menținerea cerinței privind datarea cu *„minim 1 vehicul ușor nepoluat din categoria M2 din numărul total de vehicule active din categoria M2 din numărul total de vehicule active din categoria M2 prevăzute în programul de transport pentru toate traseele care fac parte din cadrul lotului 9/Grupei(pachetului)9 pentru care se depune oferta, menținerea cerințelor documentației de atribuire legate de data semnării acordului*

de delegare cât privește necesitatea depunerii documentelor justificative privind deținere de autovehicule nepoluante și înlăturarea criticilor contestatorului legate de momentul publicării anunțului de atribuire, precum și accesul la dosarul achiziției publice în vederea studierii și fotocopierii înscrisurilor aflate la dosarul constituit.

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

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

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

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația de față, prin care ... S.R.L. critică răspunsul de la pct. 1, pag. 17 din adresa nr. V/18171/07.08.2023 de răspuns la solicitările de clarificări, emis de către entitatea contractantă.

În fapt, contestatorul arată că a solicitat entității contractante eliminarea cerinței din caietul de sarcini conform căreia: *„În vederea conformării la prevederile O.U.G. nr. 71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic sunt incidente o serie de cerințe privind un anumit număr de vehicule nepoluante la momentul atribuirii contractelor de delegare”, respectiv:*

- „minim 1 vehicul ușor nepoluant din categoria M2 din numărul total de vehicule active din categoria M2 prevăzute în programul de transport pentru toate traseele care fac parte din cadrul Lotului .../ Grupei (pachetului) pentru care se depune oferta.

Calculul numărului minim de vehicule ușoare nepoluante în total număr vehicule care fac obiectul contractului pentru lotul pentru care se depune oferta a fost realizat pe baza prevederilor art. 4 din O.U.G. nr. 71/2021, prin raportare la ponderile vehiculelor ușoare nepoluante (18,7%) prezentate ca ținte minime în cadrul O.U.G. nr. 71/2021. Valorile cu subdiviziuni obținute din calcul au fost rotunjite în sens superior la valori întregi.”

Prin adresa nr. V/18171/07.08.2023, ... arată că *„Nu se acceptă solicitarea de eliminare în totalitate a cerinței privind vehiculele nepoluante. Se vor respecta cerințele prevăzute în Documentația de atribuire. Precizăm faptul că Ordonanța de Urgență nr. 71/2021 din 29 iunie 2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru*

abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic, nu face referire în mod expres la autovehicule electrice, obiectivul principal fiind acela de a stimula cererea pentru vehicule nepoluante, în susținerea tranziției către o mobilitate cu emisii scăzute”.

Contestatorul precizează că a arătat entității contractante, în solicitarea de clarificare, o serie de motive pentru care consideră că cerința învedereată ar trebui eliminată, astfel:

„1. Absența infrastructurii necesare pentru utilizarea de mașini ușoare nepoluante. Astfel, pe niciunul dintre traseele obiect al prezentei proceduri de atribuire nu se găsesc stații de încărcare pentru mașini electrice, care să permită operatorilor de transport încărcarea autovehiculelor electrice (M2).”

Art. 7 alin. (1) al Legii nr. 34/2017 prevede că data până la care autoritatea de reglementare competentă își propune să înființeze un număr corespunzător de puncte de reîncărcare a vehiculelor cu energie electrică, accesibile publicului, pentru a circula cel puțin în aglomerările urbane/suburbane și în alte zone dens populate, precum și, dacă este posibil, în alte zone, este 31 decembrie 2020.

Unul dintre obiectivele principale ale Cadrului național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi este adoptarea unor măsuri de către autoritățile publice pentru asigurarea condițiilor pentru dezvoltarea [...] de puncte de încărcare și/sau realimentare, accesibile publicului, distribuite în așa fel încât să fie asigurată autonomia mijloacelor de transport pe bază de combustibili alternativi pe o rază de minim 10 km, în aglomerările urbane selectate, până la finalul anului 2020 și de minim 150 km în mediul extraurban pentru drumurile naționale, precum și de minim 70 de km pentru rețeaua TEN-T, până la finalul anului 2025.

În consecință, este obligația autorităților publice locale, județul ... în speță, de a crea, întreține și pune la dispoziție infrastructura necesară încărcării vehiculelor electrice, în condițiile în care regimul juridic al terenurilor pe care se pot construi aceste stații este public. În conformitate cu prevederile art. 22 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, administrarea drumurilor județene se asigură de către consiliile județene, acestea fiind conform art. 286 coroborat cu conținutul anexei 3 a O.U.G. nr. 57/2019 proprietatea publică a județului.

Având în vedere cele de mai sus, pentru a putea pune la dispoziția entității contractante vehicule nepoluante, operatorii sunt în situația de a-și crea singuri infrastructura pentru a-și asigura stațiile de încărcare. Aceasta înseamnă cheltuieli suplimentare pentru operatorii economici, cheltuieli care rămân în sarcina lor, precum și impedimente de ordin legal cu privire la construirea acestor stații pe domeniul public.

Prețul unei stații de încărcare DC 60 kW ajunge undeva la 25.000 euro per bucată, sume care trebuie suportate de către operatorul de transport. A se vedea în acest sens ofertele existente pe piață.

Mai mult, în conformitate cu prevederile legale (Legea nr. 51/1995, art. 11² și O.U.G. nr. 173/2022), pentru amplasarea și racordarea la rețeaua de alimentare cu energie electrică a punctelor/stațiilor de reîncărcare pentru vehicule electrice, este necesar aviz de amplasare emis de autoritatea administrației publice locale competente și ca acestea să nu determine congestionarea sau blocarea traficului pietonal și/sau rutier, fapt care necesită timp pentru întocmirea documentației în vederea obținerii și cheltuieli suplimentare pentru operatori.

În conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, care arată conținutul obligatoriu al contractelor de servicii publice și al normelor generale, contractele de servicii publice trebuie să prevadă, în mod obligatoriu, modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului. Astfel, entitatea contractantă diligentă ar fi trebuit să prevadă în contractul de delegare și în valoarea estimată a contractului sumele necesare pentru asigurarea infrastructurii necesare operării vehiculele nepoluante pe toate traseele pe care acestea sunt solicitate.

Mai mult, operatorul economic este obligat să cumpere aceste autovehicule ușoare înainte de a ști dacă îi este sau nu atribuit contractul (solicitarea fiind făcută pentru „momentul atribuirii contractelor de delegare” interpretată în mod nelegal de către entitatea contractantă, așa cum se arată în cele ce urmează, ca fiind data semnării contractului de delegare) din cauza termenelor de livrare lungi, între 6 luni și 2 ani din momentul semnării contractului de achiziție al mașinii, iar în cazul în care, din orice motive, contractul nu îi este atribuit, investiția făcută poate să îl pună în dificultate financiară, având în vedere că acestea nu vor putea fi folosite în scopul în care au fost achiziționate.

În ce privește instalațiile și infrastructura, un microbuz M2 electric are o autonomie de 200 km, ceea ce nu îl face pretabil oricărui traseu, având în vedere lungimea traseelor și kilometri care trebuie parcurși în fiecare zi, iar încărcarea la o stație de 22kW, spre exemplu, durează 6 ore, iar la o stație de 50-60kW durează minim 2 ore, iar asta va avea impact negativ asupra serviciilor de transport. Prin urmare, pentru a putea presta serviciile la nivelul de calitate corespunzător, ofertanții sunt

obligați să cumpere și să instaleze stații de încărcare ultrarapide de minim 60kW.

În același sens, contestatorul a solicitat entității contractante să definească „momentul atribuirii” în mod concret și exact (pct. 2, pag. 19 din adresa nr. V/18171/07.08.2023 - clarificarea consolidată), având în vedere că aceasta solicită la pct. 8.2.1 (3) Cerințe privind vehiculele nepoluante din caietul de sarcini: *„În vederea conformării la prevederile O.U.G. nr.71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic, sunt incidente o serie de cerințe privind un anumit număr de vehicule nepoluante la momentul atribuirii contractelor de delegare.”*

Prin adresa antementionată, JUDEȚUL ... arată că momentul atribuirii este reprezentat de data semnării contractului de delegare. Această definire a entității contractante contravine prevederilor Directivei 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, care în art. 5 alin. (2) arată că *„În scopul calculării Țintelor minime privind achizițiile publice, data achiziției publice care trebuie luată în considerare este data finalizării procedurii de achiziții publice, prin atribuirea contractului”*. În Comunicarea privind aplicarea articolelor 2, 3, 4 și 5 din Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute (2020/C 352/01), Comisia Europeană arată că în conformitate cu acest articol [art. 5 alin. (2) din Directiva 2009/33/CE], *„data care trebuie luată în considerare este, prin urmare, data anunțului de atribuire a contractului în baza de date TED”* și nu data semnării contractului de delegare, cum susține entitatea contractantă. Astfel că solicitarea de a dispune de autovehiculele ușoare nepoluante la data semnării contractului de delegare contravine prevederilor Directivei 2009/33/CE, fiind prin urmare nelegală.

În continuare, contestatorul arată faptul că O.U.G. nr. 71/2021 stipulează în art. 4 alin. (1) că ținta de 18,7% se raportează la o perioadă de referință care merge până la data de 31.12.2025 la nivelul tuturor contractelor atribuite, așa cum sunt acestea definite de art. 2 alin. (1) din același act normativ, tocmai pentru a da autorităților publice și operatorilor economici posibilitatea de a pregăti infrastructura necesară, astfel că, în condițiile în care infrastructura de combustibili alternativi (vezi mai sus absența stațiilor de încărcare) este practic absentă pe traseele obiect al procedurii de atribuire. Prin urmare, obligația entității contractante pentru autovehicule ușoare nepoluante,

nu este obligatorie la nivelul fiecărui contract atribuit, ținta fiind de 18,7%, reprezentând ponderea vehiculelor ușoare nepoluante din numărul total de vehicule ușoare, care fac obiectul contractelor prevăzute la art. 2 alin. (1) atribuite de la 2 august 2021 până la 31 decembrie 2025. Așadar, se observă că legiuitorul folosește în mod expres termenul de „*numărul total de vehicule*” și „*obiectul contractelor prevăzute la art. 2 alin. (1)*”, lăsând la latitudinea entității contractante, în funcție de fiecare caz concret, să decidă dacă să solicite sau nu operatorilor achiziția de vehicule poluante ușoare. Astfel că, entitatea contractantă, care nu dispune de infrastructura necesară pentru a oferi condiții de încărcare a unor autovehicule, nu are dreptul să solicite operatorilor de transport să îndeplinească condiții care fac contractul de achiziție mult prea oneros pentru ei, în condițiile în care scopul primordial al O.U.G. nr. 71/2021 este de a institui, în primul rând, în sarcina autorităților contractante și entităților contractante obligația de a ține cont de impactul energetic și de mediu pe durata de viață, inclusiv de consumul energetic, de emisiile de CO₂ și de anumiți poluanți, atunci când achiziționează anumite vehicule de transport rutier.

În susținerea celor învederate, contestatorul precizează și faptul că cele mai multe proceduri de delegare de servicii de transport public disponibile în SEAP nu au această cerință, tocmai ținând cont de termenul de 31.12.2025 și de lipsa infrastructurii necesare.

Apărarea entității contractante cu privire la faptul că solicitarea nu vizează în mod obligatoriu autovehicule electrice (a se vedea pct. 1 pag. 17 din clarificarea consolidată) este nerelevantă, în context din moment ce prin solicitarea acesteia nu face diferență între tipurile de combustibili alternativi acceptați sau recomandați, operatorii având posibilitatea de a propune oricare dintre variantele existente, entității contractante revenindu-i obligația de a pune la dispoziție, în mod egal, infrastructura pentru orice tip de vehicule ușoare nepoluante.

Concluzionând, ... S.R.L. solicită C.N.S.C. anularea adresei nr. V/18171/37.08.2023 (clarificare consolidată) emisă de entitatea contractantă în ce privește răspunsul de la pct. 1, pag. 17 ca nelegal, obligarea acesteia la eliminarea cerinței privind „*minim 1 vehicul ușor nepoluant din categoria M2 din numărul total de vehicule active din categoria M2 prevăzute în programul de transport pentru toate traseele care fac parte din cadrul Lotului 9/ Grupei (pachetului) 9 pentru care se depune oferta*” la data atribuirii contractului sau acordarea termenului legal de conformare prevăzut de O.U.G. nr. 73/2021, respectiv 31.12.2025, pentru îndeplinirea țintei de minim un vehicul ușor nepoluant M2, precum și constatarea faptului că momentul atribuirii este momentul publicării anunțului de atribuire pe platforma TED, conform celor stipulate de Directiva 2009/33/CE și nu data semnării acordului de delegare și să se dispună modificarea în consecință a clarificării consolidate și implicit a documentației de atribuire.

Prin adresa nr. V/19520/24.08.2023, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 46569/25.08.2023, ... transmite punctul său de vedere cu privire la contestația ... S.R.L., prin care solicită respingerea acesteia ca nefondată, cu consecința menținerii documentației de atribuire ca fiind întocmită în conformitate cu prevederile legale, potrivit următoarelor argumente:

I. Prin contestația formulată, se solicită anularea adresei nr. V/18171/07.08.2023 (clarificare consolidată), în ce privește răspunsul de la pct. 1, pag. 17, ca nelegal și obligarea entității contractante la eliminarea cerinței privind *„minim 1 vehicul ușor nepoluant din categoria M2 din numărul total de vehicule active din categoria M2 prevăzute în programul de transport pentru toate traseele care fac parte din cadrul Lotului 9/ Grupei (pachetului) 9 pentru care se depune oferta”* la data atribuirii contractului, solicitare care este apreciată ca fiind nefondată și trebuie respinsă, pentru următoarele considerente:

Potrivit Clarificării nr. V/18171/07.08.2023 de la pct. 1, pag. 17. s-a arătat în răspuns că: *„Nu se acceptă solicitarea de eliminarea în totalitate a cerințelor privind vehiculele nepoluante. Se vor respecta cerințele prevăzute în Documentația de atribuire.”*

Răspunsul entității contractante, potrivit căruia nu pot fi acceptate solicitările de eliminare în totalitate a cerințelor privind vehiculele nepoluante, menționându-se că se vor respecta cerințele prevăzute în documentația de atribuire, este unul legal, întrucât solicitările și argumentele contestatorului exced prevederilor legale aplicabile, astfel cum s-a argumentat și stabilit cu caracter definitiv și de către Consiliul National de Soluționare a Contestațiilor, argumentele fiind menținute de către instanța de judecată în această privință.

Se arată faptul că procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii, reglementate de art. 29 alin. (8) lit. b) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, se desfășoară în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, pe baza documentației de atribuire, elaborată cu respectarea prevederilor Legii nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare.

În conformitate cu prevederile art. 23¹ alin. (1) din Legea nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare, documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători se întocmește de autoritatea de transport și se aprobă prin hotărâre a autorității locale competente.

Cu privire la delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane în județul ..., se prezintă un istoric al demersurilor întreprinse:

a) în data de 04.08.2020, în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, a fost publicat Anunțul de informare prealabilă nr. 2020/S 149-366501 privind delegarea serviciului de transport public județean de persoane la nivelul județului ...;

b) prin Hotărârea Consiliului Județean ... nr. 81/2021, a fost aprobat Programul de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul ..., pentru perioada 2022-2031, precum și modalitatea de atribuire a gestiunii Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul ..., prin gestiune delegată;

c) prin Hotărârea Consiliului Județean ... nr. 118/2021, au fost aprobate: Studiul de oportunitate pentru stabilirea și fundamentarea soluțiilor optime de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul ..., Regulamentul și Caietul de sarcini al Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul ..., precum și Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul ...;

d) a fost demarată procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul ..., prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. ... din 12.11.2021 și a anunțului de participare nr. 2021/S 221-583843 din 15.11.2021, în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene - Servicii de transport rutier public.

e) în cadrul procedurii de atribuire, au fost înaintate contestații asupra documentației de atribuire către Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor, drept urmare, documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul ... a fost revizuită conform Deciziei C.N.S.C. nr. 2858/C3/3048, 3049, 3050, 3052 din 24.12.2021 și a Deciziei civile nr. 148/2022 a Curții de Apel Cluj, prin Hotărârea Consiliului Județean ... nr. 77/2022.

f) prin Hotărârea Consiliului Județean ... nr. 193/2022 s-a aprobat modificarea valabilității Programului de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul ..., aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean ... nr. 81/2021, cu modificările ulterioare, pentru perioada 2023-2032.;

g) procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul ... a fost reluată prin anunțul de participare: [...] - Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane în județul ..., loturi 2,3,6,7,8,10,11, publicat la data de 12.01.2023;

h) urmare unei contestații formulate, prin Decizia nr. 346/C3/175/14.02.2023, înregistrată la ... cu nr. V/3858 din 17.02.2023, Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor a admis

contestația nr. 3555/25.01.2023 și a obligat entitatea contractantă ca, în termen de 10 zile de la primirea deciziei, să procedeze la modificarea documentației de atribuire cu luarea în considerare a celor precizate în motivare și să comunice modificările adoptate tuturor operatorilor economici interesați de participarea la procedura de atribuire, prin publicarea acestora în SEAP;

i) împotriva Deciziei C.N.S.C. nr. 346/C3/175/14.02.2023 înregistrată la ... cu nr. V/3858 din 17.02.2023, a fost formulată plângerea înregistrată la entitatea contractantă sub nr. V/4732 din 01.03.2023;

j) prin Decizia civilă nr. 381 din 15.03.2023, pronunțată în Dosarul nr. 238/33/2023, Curtea de Apel Cluj a admis plângerea și a modificat, în parte, documentația de atribuire.

k) prin clarificarea din oficiu nr. 6924 din 28.03.2023 entitatea contractantă a comunicat modificările dispuse prin Decizia C.N.S.C. nr. 346/C3/175 din 14.02.2023 și prin Decizia civilă nr. 381/2023 a Curții de Apel tuturor operatorilor economici interesați de participarea la procedura de atribuire, prin publicarea acestora în SEAP.

l) anunț participare nr.

Potrivit O.U.G. nr. 71/2007, începând cu data de 2 august 2021, în procesul de achiziție sectorială derulat pentru atribuirea contractelor, astfel cum sunt definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, având ca obiect prestarea de servicii de transport rutier de pasageri, a căror valoare estimată este egală sau mai mare decât pragul prevăzut la art. 12 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare, entitățile contractante au obligația de a respecta următoarele ținte minime, după caz:

„(1) Începând cu data de 2 august 2021, în procesul de achiziție publică sau achiziție sectorială derulat pentru atribuirea contractelor prevăzute la art. 2 alin. (1), autoritățile contractante și entitățile contractante au obligația de a respecta următoarele ținte minime, după caz:

a) 18,7%, reprezentând ponderea vehiculelor ușoare nepoluante din numărul total de vehicule ușoare, care fac obiectul contractelor prevăzute la art. 2 alin. (1) atribuite de la 2 august 2021 până la 31 decembrie 2025.”

Prin Hotărârea Consiliului Județean ... nr. 118/2021, a fost aprobată Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul ... cu punerea în aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute,

pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic.

Urmare a contestațiilor depuse de către operatorii de transport, C.N.S.C. a emis Decizia nr. 2858/C3/3048, 3049, 3050, 3052 din 24.12.2021, aceasta fiind menținută și completată prin Decizia civilă nr. 148/2022 a Curții de Apel Cluj, dispozițiile rezultate fiind aplicate de către Consiliul Județean ... prin Hotărârea nr. 77/2022, prin care a fost aprobată actualizarea Studiului de oportunitate și a modificărilor la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul

Prin Decizia civilă nr. 148/2022 a Curții de Apel Cluj, care este definitivă și executorie, s-a impus remedierea/modificarea documentației de atribuire aferentă, conform considerentelor și dispozitivului hotărârii judecătorești anterior menționate, precum și în conformitate cu cele dispuse prin Decizia C.N.S.C. nr. 2858/C3/3048, 3049, 3050, 3052 din 24.12.2021, din care se citează.

Ordonanța de Urgență nr. 71/2021 din 29 iunie 2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic, nu face referire, în mod expres, la autovehicule electrice, obiectivul principal fiind acela de a stimula cererea pentru vehicule nepoluante, în susținerea tranziției către o mobilitate cu emisii scăzute.

Din perspectiva mediului, cel mai relevant aspect care pledează în favoarea delegării serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate la nivelul județului ..., îl reprezintă îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației, prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun. În cadrul criteriilor pentru atribuirea grupelor de trasee de transport public, va figura nivelul de poluare al autobuzelor, asigurându-se selectarea acelor operatori care prezintă în cadrul procedurii autovehicule cu norme de poluare dintre cele mai recente.

Utilizarea de autobuze/microbuze nepoluante urmărește scăderea gradului de poluare cu particule în suspensie și a poluării fonice provenite de la autovehiculele de transport public și atingerea obiectivelor europene în termeni de eficiență energetică și protecție a mediului.

Conform O.U.G. nr. 71/2021, art. 3:

„d) vehicul nepoluant – înseamnă:

i) un vehicul din categoria M1, M2 sau N1 cu cantitatea maximă a emisiilor de CO₂ la țeava de evacuare exprimate în g/km mai mici decât valoarea-limită prevăzută în anexa nr. 2. precum și cu emisiile de poluanți în condiții reale de conducere mai mici decât procentul-limită prevăzut în anexa nr. 2”, citată, sau

(ii) un vehicul de categoria M3, N2 sau N3 care utilizează combustibili alternativi, astfel cum sunt definiți la art. 3 lit. a) și b) din Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.”

Contestatorul motivează solicitarea de eliminare a cerinței privind vehiculele nepoluante pentru toate traseele care fac parte din cadrul Lotului 9/ Grupei (pachetului) 9 după cum urmează: *„Absența infrastructurii necesare pentru utilizarea de mașini ușoare nepoluante. Astfel, pe niciunul dintre traseele obiect al prezentei proceduri de atribuire nu se găsesc stații de încărcare pentru mașini electrice, care să permită operatorilor de transport încărcarea autovehiculelor electrice (M2).”*

După cum s-a arătat mai sus, vehicul nepoluant nu înseamnă doar vehicul electric, așa cum insistă contestatorul în considerentele expuse că s-ar fi solicitat prin documentația de atribuire și conform Răspuns consolidat nr. V/18171/07.08.2023, pag. 17, pct. 1: *„.... Precizăm faptul că Ordonanța de Urgență nr. 71/2021 din 29 iunie 2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic, nu face referire în mod expres la autovehicule electrice, obiectivul principal fiind acela de a stimula cererea pentru vehicule nepoluante, în susținerea tranziției către o mobilitate cu emisii scăzute.”*

Ofertanții au deplina libertate de a oferta orice fel de vehicul nepoluant care se încadrează în prevederile legale.

Mai departe, contestatorul precizează: *„Astfel, entitatea contractantă diligentă ar fi trebuit să prevadă în contractul de delegare și în valoarea estimată a contractului sumele necesare pentru asigurarea infrastructurii necesare operării vehiculele nepoluante pe toate traseele pe care acestea sunt solicitate”,* ori, în conformitate cu Legea nr. 34/2017 din 27 martie 2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, autoritatea de reglementare competentă fiind Ministerul Energiei, nicidecum Județul ..., în calitate de entitate contractantă, contestatorul face confuzie între obiectul contractului de delegare și obligațiile Ministerului Energiei.

Din prevederile art. 7 din Legea nr. 34/2017 rezultă clar cine are obligația de a asigura infrastructura necesară operării vehiculele nepoluante:

„(1) Data până la care autoritatea de reglementare competentă își propune să înființeze un număr corespunzător de puncte de reîncărcare a vehiculelor cu energie electrică, accesibile publicului, pentru a circula cel puțin în aglomerările urbane/suburbane și în alte zone dens populate, precum și, dacă este posibil, în alte zone, este 31 decembrie 2020.

(2) Numărul punctelor de reîncărcare pentru fiecare unitate administrativ-teritorială se stabilește în cuprinsul Cadrului național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi, după consultarea și în acord cu autoritățile administrației publice locale, prin luarea în considerare, printre altele, a numărului de vehicule electrice estimat să se înregistreze până la sfârșitul anului 2020, precum și a bunelor practici și a recomandărilor emise de Comisia Europeană. Se iau în considerare, acolo unde este cazul, necesitățile specifice legate de instalarea punctelor de reîncărcare accesibile publicului în stațiile de transport public.”

În acest sens, prin art. 1 alin. (1) al O.U.G. nr. 71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic, s-a instituit în sarcina autorităților contractante: *„obligația de a ține cont de impactul energetic și de mediu pe durata de viață, inclusiv de consumul energetic, de emisiile de CO₂ și de anumiți poluanți, atunci când achiziționează anumite vehicule de transport rutier”*.

Prin urmare, obligativitatea existenței autovehiculelor nepoluante în procentul stabilit prin lege, la momentul atribuirii contractelor de delegare, este una imperativă și nu se reprezintă în vreun mod o opțiune a entității contractante, astfel cum susține contestatorul.

Sub acest aspect s-a argumentat și în cuprinsul Deciziei Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor nr. 2858/C3/3048, 3049, 3050, 3052 din 24.12.2021, precum și prin statuările irevocabile ale Deciziei Civile nr. 148/2022 a Curții de Apel Cluj, pronunțată în Dosarul nr. 34/33/2022 - pct. 2, pag. 37.

În documentația de atribuire a contractului „Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane în județul ...”, anunț participare: [CN 1057065/07.07.2023], necesarul privind vehiculele nepoluante raportat la numărul de autovehicule necesare pentru fiecare lot, a fost calculat pe baza prevederilor art. 4 din O.U.G. nr. 71/2021, prin raportare la ponderile vehiculelor ușoare nepoluante (18,7%) prezentate ca ținte minime.

Entitatea contractantă a avut astfel în vedere, în principal, aspectele de mediu, în conformitate cu prevederile art. 209 alin. (4) din Legea nr. 99/2016, dar și obligația imperativă prevăzută de art. 1 alin. (8) din Legea nr. 92/2007, care stipulează, în mod expres, că *„În toate*

raporturile generate de executarea serviciilor de transport public local (....) protecția mediului este prioritară”.

Referitor la susținerile contestatorului: *„În final, arătăm faptul că OUG 71/2021 stipulează în art. 4 alin. (1) că ținta de 18,7% se raportează la o perioadă de referință care merge până la data de 31.12.2025 la nivelul tuturor contractelor atribuite așa cum sunt acestea definite de art. 2 alin. (1) din OUG 71/2021, tocmai pentru a da autorităților publice și operatorilor economici posibilitatea de a pregăti infrastructura necesară, astfel că, în condițiile în care infrastructura de combustibili alternativi (vezi mai sus absența stațiilor de încărcare) este practic absentă pe traseele obiect al procedurii de atribuire. Prin urmare, obligația entității contractante pentru autovehicule ușoare nepoluante nu este obligatorie la nivelul fiecărui contract atribuit, ținta fiind de 18,7%, reprezentând ponderea vehiculelor ușoare nepoluante din numărul total de vehicule ușoare, care fac obiectul contractelor prevăzute la art. 2 alin. (1) atribuite de la 2 august 2021 până la 31 decembrie 2025”, acesta sunt eronate.*

O.U.G. nr. 71/2021 specifică clar: *„(1) Începând cu data de 2 august 2021, în procesul de achiziție publică sau achiziție sectorială derulat pentru atribuirea contractelor prevăzute la art. 2 alin. (1), autoritățile contractante și entitățile contractante au obligația de a respecta următoarele ținte minime, după caz: a) 18,7%, reprezentând ponderea vehiculelor ușoare nepoluante din numărul total de vehicule ușoare, care fac obiectul contractelor prevăzute la art. 2 alin. (1) atribuite de la 2 august 2021 până la 31 decembrie 2025.”*

Referința este foarte clară, fiind vorba de contractele atribuite în perioada 2 august 2021 până la 31 decembrie 2025, nicidecum nu este vorba de asigurare a vehiculelor nepoluante până la data de 31.12.2025.

Prin Decizia civilă nr. 148/2022 a Curții de Apel Cluj, care este definitivă și executorie, s-a impus remedierea/modificarea documentației de atribuire aferentă, conform considerentelor și dispozitivului hotărârii judecătorești anterior menționate, precum și în conformitate cu cele dispuse prin Decizia C.N.S.C. nr. 2858/C3/3048, 3049, 3050, 3052 din 24.12.2021. *„Se elimină astfel sintagma «pe parcursul derulării contractelor» și se înlocuiește cu «la momentul atribuirii contractelor de delegare», fiind eliminată în acest fel și mențiunea «până cel târziu la data de 31 decembrie 2025»”.*

Pentru exemplificare, dacă la prezenta procedură se semnează contractul în 01.01.2024, obligația contractantului de asigurare a vehiculelor nepoluante solicitate trebuie să fie îndeplinită *„la momentul atribuirii contractelor de delegare”*, nicidecum până la data de 31.12.2025, cum eronat interpretează contestatorul prevederile legale.

Conform Directivei (UE) 2019/1161 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente

din punct de vedere energetic, pct. 6: *„Țintele minime privind achizițiile publice ... (2) În scopul calculării Țintelor minime privind achizițiile publice, data achiziției publice care trebuie luată în considerare este data finalizării procedurii de achiziții publice, prin atribuirea contractului.”*

Comunicarea Comisiei privind aplicarea articolelor 2, 3, 4 și 5 din Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute (2020/C 352/01) precizează: *„Art. 5 alin. (2) din directivă prevede că «În scopul calculării obiectivelor minime de achiziții publice, data achiziției publice care trebuie luată în considerare este data finalizării procedurii de achiziției publice, prin atribuirea contractului în conformitate cu acest articol, data care trebuie luată în considerare este, prin urmare, data anunțului de atribuire a contractului în baza de date TED»”.*

În altă critică, contestatorul precizează: *„pentru a putea pune la dispoziția autorității contractante vehicule nepoluante, operatorii sunt în situația de a-și crea singuri infrastructura pentru a-și asigura stațiile de încărcare. Aceasta înseamnă cheltuieli suplimentare pentru operatorii economici, cheltuieli care rămân în sarcina lor, precum și impedimente de ordin legal cu privire la construirea acestor stații pe domeniul public”*, ceea ce este perfect adevărat. Ofertanții au deplina libertate ca aceste cheltuieli să și le cuprindă în tariful final oferat, în cuprinsul propunerii financiare, în baza documentației de atribuire, elaborată cu respectarea prevederilor Legii nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare. Totodată, obligațiile privind asigurarea de vehiculele nepoluante nu sunt o noutate pentru contestator, acesta participând și la procedurile inițiate anterior, dar anulate, proceduri cu aceleași cerințe ca în documentația prezentă.

II. În ceea ce privește momentul atribuirii contractelor de delegare, entitatea contractantă arată faptul că își însușește interpretarea ca fiind data publicării anunțului de atribuire în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și la nivel național, în concordanță cu statuările Deciziei Civile nr.148/2022 a Curții de Apel Cluj, acest aspect fiind unul de interpretare, care nu aduce atingere conținutului documentației de atribuire din prezenta cauză

Comunicarea Comisiei privind aplicarea articolelor 2, 3, 4 și 5 din Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute (2020/C 352/01) răspunde: *„6. În conformitate cu articolul 5 alineatul (2) din directivă, data care trebuie luată în considerare este data atribuirii contractului. Acesta se referă la data anunțului de atribuire a contractului în TED sau la încheierea contractului în sine?*

Articolul 5 alineatul (2) din directivă prevede că «În scopul calculării obiectivelor minime de achiziții publice, data achiziției publice care trebuie luată în considerare este data finalizării procedurii de achiziției publice, prin atribuirea contractului»; în conformitate cu acest articol, data care trebuie luată în considerare este, prin urmare, data anunțului de atribuire a contractului în baza de date TED.»

Față de prevederile legale menționate mai sus și toate aspectele învederate, entitatea contractantă consideră criticile contestatorului referitoare la punctul 1, pagina 17 din Răspunsul consolidat nr. V/18171/07.08.2023 și obligarea acesteia la eliminarea cerinței privind *„minim 1 vehicul ușor nepoluant din categoria M2 din numărul total de vehicule active din categoria M2 prevăzute în programul de transport pentru toate traseele care fac parte din cadrul Lotului 9/ Grupei (pachetului) 9 pentru care se depune oferta”*, la data atribuirii contractului”, ca fiind nefondate, întrucât:

1. Infrastructura necesară utilizării mașinilor ușoare nepoluante nu are legătură cu procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii și, de altfel, contestator nu a făcut vreo referire la prevederi legale în acest sens.

Referitor la invocarea de către contestator a prevederilor art. 7 alin. (1) din Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, se arată faptul că aceste prevederi nu sunt de natură să ducă la eliminarea cerinței privind vehiculelor nepoluante, iar autoritatea de reglementare la care face referire textul invocat este Ministerul Energiei, astfel cum definește art. 3 lit. k) din lege.

În același sens, trimiterile contestatorului la *„aviz de amplasare emis de autoritatea administrației publice locale”*, nu au legătură cu documentația de atribuire și nu pot argumenta în mod legal solicitarea prin care cere eliminarea unei cerințe din documentația de atribuire.

2. Infrastructura necesară utilizării mașinilor ușoare nepoluante nu poate fi asimilată în integralitate cu infrastructura necesară încărcării mașinilor electrice, în acest sens în Clarificarea nr. V/18171/07.08.2023 de la punctul 1, pagina 17 fiind menționat în mod explicit faptul că, conținutul prevederilor legale: *„nu face referire în mod expres la autovehicule electrice, obiectivul principal fiind acela de a stimula cererea pentru vehicule nepoluante, în susținerea tranziției către o mobilitate cu emisii scăzute”*.

Astfel cum s-a arătat mai sus, art. 3 lit. d) din O.U.G. nr. 71/2021 definește termenul de „vehicul nepoluant”, iar documentația de atribuire prevede necesarul privind vehiculele nepoluante raportat la numărul de autovehicule necesare pentru fiecare lot, respectându-se astfel prevederile legale.

3. Contestatorul nu formulează critici prin care să argumenteze absența infrastructurii pentru vehiculele nepoluante, astfel cum sunt ele

definite de lege, iar prin documentația de atribuire nu s-a restricționat în vreun mod posibilitatea deținerii oricărui tip de vehicul nepoluant.

4. Obligatorietatea existenței autovehiculelor nepoluante în procentul stabilit mai sus la momentul atribuirii contractelor de delegare, respectiv data anunțului de atribuire a contractului în baza de date TED, este una imperativă și nu se reprezintă în vreun mod o opțiune a entității contractante, astfel cum susține contestatorul, nici nu poate fi prelungită artificial până la data de 31 decembrie 2025.

Concluzionând, ... solicită C.N.S.C. respingerea contestației ... S.R.L. ca nefondată, cu menținerea documentației de atribuire și a Răspunsului consolidat nr. V/18171/07.08.2023, în ce privește răspunsul de la pct. 1, pag. 17, ca fiind întocmite în conformitate cu prevederile legale.

Prin adresa fără număr de înregistrare la emitent din 28.08.2023, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 47048/29.08.2023, ... a formulat cerere de intervenție, prin care solicită menținerea Scrisorii nr. V/18171/07.08.2023 emisă de ... în ce privește răspunsul de la punctul 1, pag. 17 ca fiind legal și temeinic, menținerea cerinței privind datarea cu „minim 1 vehicul ușor nepoluat din categoria M2 din numărul total de vehicule active din categoria M2 din numărul total de vehicule active din categoria M2 prevăzute în programul de transport pentru toate traseele care fac parte din cadrul Lotului 9/Grupei(pachetului)9 pentru care se depune oferta, precum și menținerea cerințelor documentației de atribuire legate de data semnării acordului de delegare cât privește necesitatea depunerii documentelor justificative privind deținere de autovehicule nepoluate și înlăturarea criticilor contestatorului legate de momentul publicării anunțului de atribuire.

Documentația de atribuire a fost aprobată de către Consiliul Județean ... prin Hotărârea nr. 118 din 30.09.2021 privind aprobarea Regulamentului și a Caietului de sarcini al Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul ..., și a Documentației de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul

Împotriva documentației de atribuire, ... a formulat contestații împotriva a 3 (trei) loturi din totalul celor 11 loturi ale contractului de delegare servicii de transport, respectiv împotriva loturilor 3, 4, și 5, având vedere mai multe aspecte de nelegalitate printre care și nerespectarea documentației de atribuire a obligațiilor instituite în baza O.U.G. nr. 71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute și a solicitat modificarea documentației de atribuire cu respectarea prevederilor actului normativ anterior menționat, contestațiile fiind înregistrate sub următoarele numere de înregistrare: (i) dosar 3048/2021, (ii) dosar nr. 3049/2021 și (iii) dosar nr. 3050/2021.

Totodată, tot împotriva documentației de atribuire a fost formulată contestație și de către ... S.R.L., înregistrată sub nr. de dosar nr. 3052/2021. Cele două contestații au fost conexe, fiind soluționate prin pronunțarea Deciziei nr. 2858/C3/3048, 3049, 3050, 3052 în data de 24.12.2021.

Întrucât Consiliul a admis doar în parte contestațiile formulate de către ..., s-a procedat la formularea căii de atac a plângerii împotriva Deciziei nr. 2858 pentru aspectele de nelegalitate care au fost respinse de Consiliu, fiind înregistrat dosarul nr. 34/33/2022 pe rolul Curții de apel Cluj - Secția a III-a Contencios Administrativ și Fiscal. Dosarul a fost soluționat prin Decizia nr. 148/2022 în data de 08.02.2023, instanța pronunțându-se în sensul admiterii plângerilor.

Entitatea contractanta s-a conformat Deciziei 2848/2021, iar prin Hotărârea Consiliului Județean nr. 77/2022, a modificat documentația de atribuire, inclusiv cu privire la valorile achiziției pe toate loturile.

Decizia nr. 2848/2021 a fost transpusă în mod egal tuturor loturilor aferente achiziției, chiar dacă contestațiile formulate au făcut obiectul doar a loturilor 3, 4, 5 și 6, fiind aplicate aceleași principii cu privire la toate cele 11 loturi ale procedurii.

După modificarea documentației de atribuire, entitatea contractantă a inițiat, din nou, procedura de licitație, stabilind termenul limită de depunere a ofertelor pentru data de 15.07.2022. În cadrul noii proceduri de achiziție, a participat atât intervenientul, cât și contestatorul din prezenta cauză. Ulterior, procedura a fost anulată de entitatea contractantă în luna ianuarie 2023, fiind inițiate alte proceduri, care au fost de asemenea anulate, din prisma mai multor motive, iar pentru procedura de achiziție ce face obiectul prezentei cauze, termenul limită pentru depunerea ofertelor a fost stabilit pentru data de 25.08.2023.

Cu toate acestea, contestatorul din prezenta cauză contestă întocmai cerința documentației de atribuire privind deținerea a minim un autovehicul ușor nepoluat din categoria M2, deși acest aspect a făcut obiectul controlului exercitat de către CNSC și către Curtea de Apel Cluj, astfel, intervenientul apreciază că respectiva contestați formulată de către ofertantul ... S.R.L. este neîntemeiată, încălcând autoritatea de lucru judecat a deciziei CNSC și a Curții de Apel Cluj.

II. Visavis de interesul intervenientului în promovarea prezentei cereri de intervenție, se evocă prevederile art. 2 alin. (1) și art. 3 alin. (1) lit. f) din Legea nr. 101/2016 și art. 33 din C. proc. civ. și se arată că intervenientul, în calitate de participant în cadrul procedurii de atribuire (a depus oferta în cadrul procedurii la data de 25.08.2023, conform prevederilor actuale ale documentației), justifică un interes determinat, legitim, personal, născut și actual, întrucât a procedat la respectarea documentației de atribuire, astfel cum aceasta a fost stabilită de către entitatea contractantă în acord cu Decizia nr. 2858/2021 a CNSC, dar și

a Deciziei nr. 148/2022 a Curții de Apel Cluj, urmând ca acesta să fie vădit prejudiciat în cazul admiterii contestației și modificării documentației de atribuire, care, respectând această documentație, a procedat la efectuarea mai multor demersuri care să îndeplinească cerințele acesteia.

Scopul promovării cererii de intervenție este de a proteja pe de o parte, drepturile și interesele legitime ale intervenientului, câștigate prin deciziile anterioare și dreptul de a participa la procedură în baza acestor drepturi câștigate, dar și ale autorității contractante, iar pe de altă parte, desfășurarea întregii proceduri de achiziție publică în condiții de legalitate.

III. În ceea ce privește eliminarea cerinței privind deținerea a minim un autovehicul ușor nepoluant

Prin contestația formulată se solicită Consiliului să dispună obligarea entității contractante la eliminarea cerinței din documentația de atribuire privitoare la deținerea minim a unui autovehicul ușor nepoluant.

În motivarea acestei critici, contestatorul invocă faptul că nu există infrastructură necesară pentru utilizarea autovehiculelor ușoare nepoluante, respectiv lipsa stațiilor de încărcare pentru mașinile electrice, susținând că este obligația autorității contractante *„de a crea, întreține și pune la dispoziție infrastructura necesară încărcării vehiculelor electrice”*.

Entitatea contractantă, anterior formulării și admiterii contestației formulate de intervenient prin Decizia nr. 2848, a stabilit în documentația de atribuire inițială, la capitolul 8.2. Cerințe organizatorice minimale specifice, punctul 3 - Cerințe privind vehiculele nepoluante din caietul de sarcini, faptul că: *„pentru prestarea serviciului public de transport persoane, pe parcursul derulării contractelor corespunzătoare loturilor, operatorul/operatorii de transport rutier de persoane va/vor trebui să se doteze cu un număr de vehicule ușoare nepoluante, pentru atingerea țintelor din O.U.G. nr. 71/2021, până cel târziu la data de 31 decembrie 2025, după cum urmează (...)”*.

„Calculul numărului minim de vehicule ușoare nepoluante în total număr vehicule care fac obiectul contractului pentru lotul pentru care se depune oferta a fost realizat pe baza prevederilor art. 4 din O.U.G. nr. 71/2021, prin raportare la ponderile vehiculelor ușoare nepoluante (18,7%) prezentate ca ținte minime în cadrul O.U.G. nr. 71/2021. Valorile cu subdiviziuni obținute din calcul au fost rotunjite în sens superior la valori întregi”.

În continuare, se citează din contestația anterioară formulată de intervenient împotriva documentației de atribuire și din Decizia CNSC nr. 2848 și a Curții de Apel Cluj nr. 148/2022.

După cum se poate observa, atât Consiliul, cât și Curtea de Apel, în analiza criticilor privind momentul la care se impune a fi deținute autovehiculele nepoluate, a stabilit cu titlul definitiv și cu putere de

putere de lucru judecat faptul că această cerință este o cerință obligatorie a documentației de atribuire atât pentru autoritatea contractantă, cât și pentru ofertanți.

În considerarea obligativității documentației de atribuire, astfel cum a fost stabilită în mod definitiv prin pronunțarea Deciziei nr. 2848/2021 și Decizia nr. 148/2022, ofertanții, în speță intervenientul, și-au luat angajamentul de a deține la momentul semnării acordului de delegare a autovehiculelor nepoluante, sens în care acesta a și procedat la achiziționarea acestora. Inclusiv contestatorul și-a luat angajamentul de a deține autovehicule ușoare nepoluante, aspect ce rezultă din simplul fapt că acesta a depus oferta chiar pe lotul contestat în cadrul licitației organizate în data de 15.07.2022.

În același sens se impunea să procedeze și contestatorul din prezenta cauză, întrucât Decizia nr. 2848/2021 și Decizia nr. 148/2022 au devenit obligatorii și pentru aceasta din urmă, orice soluție contrară ducând la încălcarea autorității de lucru judecat.

Ba mai mult, cum în mod corect susține entitatea contractantă în adresa nr. 18171/07.08.2023, documentația de atribuire nu impune obligativitatea deținerii a minim 1 autovehicul electric, ci se impune ca ofertanții să dețină minim 1 autovehicul de transport rutier nepoluant, cerință ce este în concordanță cu legislația aplicabilă în domeniu, contestatorul neaducând motive contrarii și se citează prevederile din art. 3 al O.U.G. nr. 71/2021, definiția vehiculului nepoluant.

Așadar, în mod greșit reține contestatoarea că documentația de atribuire obligă ofertanții să dețină sau să achiziționeze un autovehicul electric, când în realitate, entitatea contractantă a stabilit prin documentația de atribuire obligativitatea deținerii sau achiziționării unui autovehicul nepoluat, acesta putând fi chiar electric sau hibrid, iar în măsura în care este vorba de un autovehicul hibrid, acesta nu necesită o infrastructură specială or stații de încărcare electrice, fiind notoriu faptul că astfel de autovehicule utilizează combustibil alternativ, putând fi alternate sau nu de încărcarea electrică.

Intervenientul apreciază că se impune a fi respinsă contestație formulată de ... S.R.L. cu privire la cerința documentației de atribuire privitoare la deținere unui autovehicul nepoluant, având în vedere (i) puterea de lucru judecat a Deciziei nr. 2848/2021 a CNSC și a Deciziei nr. 148 a Curții de Apel Cluj, (ii) dispozițiile O.U.G. nr. 71/2021 obligatorii a fi aplicate în prezenta procedură, dar și (iii) în vederea respectării principiului tratamentului egal și nediscriminator.

IV. Referitor la critica privind determinarea momentului atribuirii ca fiind data publicării anunțului de atribuire pe platforma TED

Prin contestația formulată, se solicită Consiliului „*să constatați că momentul atribuirii este momentul publicării anunțului de atribuire pe platforma TED și nu data semnării acordului de delegare*”.

Intervenientul citează prevederile art. 4 din O.U.G. nr. 71/2021 și apreciază că legiuitorul a stabilit prin aceasta, un moment maximal până la care se impune a fi verificată deținerea autovehiculelor nepoluante, respectiv până la momentul publicării anunțului de atribuire.

Astfel, se apreciază că este corectă cerința instituită de entitatea contractantă privind deținerea unui autovehicul nepoluant la data semnării acordului de delegare, acesta fiind un moment anterior momentului publicării anunțului de atribuire, fiind deci în limitele instituite de O.U.G. nr. 71/2021.

Având în vedere considerentele prezentate, intervenientul solicită respingerea contestației și din prisma petitului privind stabilirea momentului de atribuire ca fiind momentul publicării anunțului de atribuire, în considerarea faptului că dispozițiile art. 4 din O.U.G. nr. 71/2021 stabilesc termenul maxim până la care entitatea contractantă trebuie să verifice deținerea de către ofertanți a autovehiculelor nepoluante, putând ca aceasta să stabilească și termene anterioare, mai mult cu cât aceste prevederi din documentația de atribuire nu produc o vătămare ofertantului.

Concluzionând, ... solicită C.N.S.C. admiterea cererii de intervenție, respingerea contestației formulate de către ... S.R.L. și, în consecință, să dispună:

- menținerea Scrisorii nr. V/18171/07.08.2023 emisă de ... în ce privește răspunsul de la punctul 1, pag. 17, ca fiind legal și temeinic;
- menținerea cerinței privind datarea cu *„minim 1 vehicul ușor nepoluat din categoria M2 din numărul total de vehicule active din categoria M2 din numărul total de vehicule active din categoria M2 prevăzute în programul de transport pentru toate traseele care fac parte din cadrul Lotului 9/Grupei(pachetului)9 pentru care se depune oferta”*;
- menținerea cerințelor documentației de atribuire legate de data semnării acordului de delegare cât privește necesitatea depunerii documentelor justificative privind deținerea de autovehicule nepoluante și înlăturarea criticilor contestatorului legate de momentul publicării anunțului de atribuire.

Prin adresa nr. 48427/2310/C7/05.09.2023, Consiliul a comunicat intervenientului ... faptul că dosarul achiziției publice poate fi studiat la data de 05.09.2023, potrivit solicitării acestuia din cererea de intervenție.

Consiliu constată faptul că prin adresa transmisă prin e-mail și înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 48527/05.09.2023, ... informează că renunță la solicitarea de studiere a dosarului achiziției publice și nu va da curs invitației.

Prin adresa din 06.09.2023, înregistrată la Consiliu cu nr. 48989/07.09.2023, ... transmite Concluzii Scrise, formulate ca urmare a studierii dosarului achiziției publice la sediul CNSC la data de 05.09.2023.

Astfel, ... solicită admiterea cererii sale de intervenție, astfel cum a fost formulată și reiterează faptul că contestația formulată de către ... S.R.L. este neîntemeiată.

Cu titlu preliminar, ... precizează că își menține, în integralitate, argumentele prezentate în cererea sa de intervenție și reiterează aspecte cu privire la:

- eliminarea cerinței privind deținerea a minim un autovehicul ușor nepoluat;
- critica privind determinarea momentului atribuirii ca fiind data publicării anunțului de atribuire pe platforma TED.

Din înscrisurile aflate la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarea situație de fapt:

În calitate de entitate contractantă, ... a inițiat o procedură de licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect *„Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane în județul ...”*, cod CPV 60112000-6 Servicii de transport rutier public (Rev.2), prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr.

Conform anunțului de participare și a documentației de atribuire, criteriul de atribuire este „cel mai bun raport calitate-preț”, iar valoarea estimată a contractului de servicii este de 334,663,656,92 lei fără TVA.

Analizând conținutul dosarului cauzei, Consiliul constată că ... S.R.L. a transmis recipisa de consemnare nr. 209418761/1, eliberată de CEC Bank S.A. Sucursala Bistrița la data de 18.08.2023, din care rezultă consemnarea cauțiunii în valoare de 220.000,00 lei, pe seama și la dispoziția C.N.S.C., corespunzătoare dosarului nr. 2310/2023.

Astfel, Consiliul constată că ... S.R.L. a constituit cauțiunea în cuantumul și în termenul prevăzut la art. 61¹ din Legea nr. 101/2016.

Preliminar, Consiliul are în vedere că în prezenta procedură de atribuire, anterior, a mai fost pronunțată Decizia nr. 1857/C7/1990/10.08.2023, prin care s-a luat cunoștință de renunțarea la contestația fără număr de înregistrare la emitent și nedată, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 39108/18.07.2023, formulată de către ..., împotriva documentației de atribuire, pentru lotul 9, având în vedere măsurile de remediere adoptate de către entitatea contractantă.

Împotriva acestei Decizii nu a fost formulată plângere.

Consiliul are în vedere că după depunerea contestației de către ... S.R.L., s-a formulat cerere de intervenție de către ..., prin care a solicitat menținerea Scrisorii nr. V/18171/07.08.2023 emisă de ... în ce privește răspunsul de la punctul 1, pag. 17 ca fiind legal și temeinic, menținerea cerinței privind dotarea cu *„minim 1 vehicul ușor nepoluat din categoria M2 din numărul total de vehicule active din categoria M2 din numărul total de vehicule active din categoria M2 prevăzute în programul de*

transport pentru toate traseele care fac parte din cadrul Lotului 9/Grupei(pachetului)9 pentru care se depune oferta", precum și menținerea cerințelor documentației de atribuire legate de data semnării acordului de delegare cât privește necesitatea depunerii documentelor justificative privind deținerea de autovehicule nepoluante și înlăturarea criticilor contestatorului legate de momentul publicării anunțului de atribuire.

Cu privire la admiterea în principiu a cererii de intervenție formulată de ..., având în vedere faptul că interesul acestui ofertant, este evident, ofertantul intervenient urmărind conservarea dreptului de ofertant în cadrul procedurii, Consiliul o va admite în principiu și, în condițiile în care intervenția vizează modul în care s-a răspuns la solicitarea de clarificări privind conținutul documentației de atribuire, de către ..., o califică drept cerere de intervenție în interesul entității contractante, în conformitate cu prevederile art. 61 alin. (3) din Codul de Procedură Civilă.

Procedând la analiza cauzei, Consiliul constată că aceasta vizează modalitatea în care entitatea contractantă ... a răspuns la pct. 1, pag. 17 din adresa nr. V/18171/07.08.2023 la solicitările de clarificări, ce vizează prevederi ale documentației de atribuire.

Consiliul constată că, deși prin contestația formulată, ... S.R.L. s-a raportat la răspunsul entității contractante la solicitările de clarificări la pct. 1, pag. 17 din *Scrisoarea nr. V/18171/07.08.2023*, ca act administrativ contestat, în fapt, acest răspuns vizează prevederi din documentația de atribuire, nemodificată de achizitoare.

Astfel, se are în vedere că ... S.R.L. critică răspunsul elaborat de achizitoare la o serie de întrebări ce i-au fost adresate, răspunsuri în urma cărora cerințele din documentația de atribuire **NU** au fost modificate, astfel încât, contestarea în această etapă a procedurii, respectiv după expirarea termenului de contestare a documentației de atribuire - în condițiile în care, astfel cum s-a subliniat anterior, **cerințele din documentația de atribuire NU au fost modificate** de către achizitoare, ca urmare a solicitărilor de clarificări ce i-au fost adresate - reprezintă un demers tardiv, astfel cum se va demonstra în cele ce urmează.

În referire la pct. 1, pag. 17 din *Scrisoarea nr. V/18171/07.08.2023*, **cerințele prevăzute în documentația de atribuire nu au fost modificate**, ci clarificate de către achizitoare, ca urmare a solicitărilor de clarificări ce i-au fost adresate. Asupra acestui răspuns, trebuie ținut seama că dispozițiile art. 160 alin. (1) și (2) din Legea nr. 98/2016, coroborate cu cele analoage ale art. 103 alin. (1) și (2) din normele metodologice aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 395/2016, prescriu că orice operator economic interesat are dreptul de a solicita clarificări sau informații suplimentare în legătură cu documentația de atribuire, iar entitatea contractantă are obligația de a răspunde în

mod clar și complet, cât mai repede posibil, la orice solicitare de clarificări sau informații suplimentare. Niciunde în legislația în vigoare nu se prevede dreptul operatorilor economici de a solicita sau propune modificarea fișei de date, a formularelor sau a caietului de sarcini (documentației de atribuire) și, nici atât, obligația entității contractante de a remedia documentația de atribuire astfel cum solicită sau propune fiecare operator economic care apreciază că este necorespunzător întocmită. Așa cum a fost mai sus reținut, singura obligație legală a autorității contractante este aceea de a răspunde operativ, în mod clar, complet și fără ambiguități la solicitarea de clarificări, iar cercetarea Consiliului va privi doar respectarea acestei obligații, iar nu legalitatea solicitărilor legate de procedura având ca obiect „*Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane în județul ...*”, regăsite în documentația de atribuire, pe care operatorii economici puteau să o conteste înainte de expirarea termenului legal. Consiliul nu se poate pronunța asupra legalității sau nelegalității clauzelor documentației de atribuire, fiind ținut de tardivitatea contestațiilor lor, care împiedică o analiză pe fond a acestora.

Chiar dacă, în speță, Consiliul ar dispune anularea și refacerea pct. 1, pag. 17 din Scrisoarea nr. V/18171/07.08.2023 emisă de către entitatea contractantă, nu i s-ar putea dispune acesteia să schimbe informațiile cuprinse în cadrul documentației de atribuire, deoarece, la acest moment, este tardivă orice critică vizând informațiile din documentația de atribuire, un astfel de demers inițiat de contestatori nefiind admisibil.

În același sens este și practica judiciară, relevante fiind spre pildă decizia civilă nr. 6598 din 13 septembrie 2012 a Curții de Apel Cluj, Secția a II-a civilă, de contencios administrativ și fiscal; deciziile nr. 1150/CA din 21 octombrie 2009 și nr. 1449/CA din 16 decembrie 2009 pronunțate de Curtea de Apel Alba Iulia, Secția de contencios administrativ și fiscal; deciziile civile nr. 1425 din 29 martie 2012 și nr. 1639 din 15 iunie 2009 pronunțate de Curtea de Apel București, Secția a VIII-a contencios administrativ și fiscal; deciziile civile nr. 70 și 71 din 22 ianuarie 2009, în care Curtea de Apel Timișoara, Secția contencios administrativ și fiscal, a statuat că solicitarea unor clarificări cu depășirea termenului legal de formulare a eventualelor contestații nu poate avea ca efect repunerea în termen ori considerarea ca fiind formulată în termen contestația.

Art. 160 al Legii nr. 98/2016 prescrie:

(1) *Orice operator economic interesat are dreptul de a solicita clarificări sau informații suplimentare în legătură cu documentația de atribuire.*

(2) *Autoritatea contractantă are obligația de a răspunde în mod clar și complet, cât mai repede posibil, la orice solicitare de clarificări sau informații suplimentare, într-o perioadă care nu trebuie să depășească,*

de regulă, 3 zile lucrătoare de la primirea unei astfel de solicitări din partea unui operator economic.

(3) Autoritatea contractantă are obligația de a publica răspunsurile însoțite de întrebările aferente la adresa de internet la care sunt disponibile documentele achiziției, indicată potrivit dispozițiilor art. 150 alin. (2), luând măsuri pentru a nu dezvălui identitatea operatorului economic care a solicitat clarificările sau informațiile suplimentare respective.

(4) Dispozițiile art. 150 alin. (3)-(6) sunt aplicabile în mod corespunzător în ceea ce privește răspunsurile la solicitări de clarificări sau informații suplimentare.

În speță, Consiliul apreciază că răspunsul clarificator în discuție nu aduce cu nimic atingere art. 160 precitat, acoperind în mod corespunzător întrebările adresate achizitoarei.

În această direcție vine chiar Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță al Comunităților Europene din 10 decembrie 2009, cauza T-195/08, Antwerpse Bouwwerken NV împotriva Comisiei Europene, pct. 50 și 51: „Mai mult, chiar dacă o autoritate contractantă este obligată să redacteze în mod precis și clar condițiile unei cereri de ofertă, aceasta nu este obligată să aibă în vedere toate situațiile posibile, oricât de rare ar fi acestea, susceptibile să apară în practică (Ordonanța Curții din 20 aprilie 2007, TEA CEGOS și STG/Comisia, C 189/06 P, Rep., p. I 62, punctul 30). O condiție prevăzută în caietul de sarcini trebuie interpretată în funcție de obiectul său, de sistemul și de modul său de formulare (a se vedea în acest sens Ordonanța TEA CEGOS și STG/Comisia, punctul 50 de mai sus, punctul 46). În caz de îndoială, autoritatea contractantă vizată poate să evalueze aplicabilitatea unei astfel de condiții prin realizarea unei examinări pentru fiecare caz în parte, ținând cont de toate elementele pertinente (a se vedea în acest sens Ordonanța TEA CEGOS și STG/Comisia, punctul 50 de mai sus, punctul 31).”

Într-o atare situație, Consiliul constată că aspectele criticate de ... S.R.L., respectiv faptul că măsurile de remediere implementate de entitatea contractantă nu sunt corespunzătoare, sunt critici ce vizează conținutul unor cerințe din cadrul documentației de atribuire, necontestată în termen, prin raportare la data publicării acesteia în SICAP și nu mai pot constitui motiv de contestare în această etapă a procedurii, reprezentând astfel critici tardive în raport cu data luării cunoștință despre conținutul documentației de atribuire, respectiv 07.07.2023.

Astfel, cum s-a reținut anterior în considerente, sesizând, pe de-o parte, faptul că ... S.R.L., deși s-a raportat la pct. 1, pag. 17 din *Scrisoarea nr. V/18171/07.08.2023*, contestatorul a formulat, în fapt, critici legate de conținutul documentației de atribuire, conținut care nu a suportat modificări prin răspunsul amintit, context în care Consiliul constată tardivitatea criticilor formulate de către ... S.R.L. vizavi de

documentație, ținând seama și de prevederile art. 8 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, conform căroră: *„(2) În cazul în care contestația privește conținutul documentației de atribuire, publicată în Sistemul electronic de achiziții publice, denumit în continuare SEAP, data luării la cunoștință este data publicării documentației de atribuire.”* (susținerile achizitoarei sub acest aspect fiind întemeiate). Dacă ... S.R.L. era nemulțumită de anumite cerințe regăsite în documentația de atribuire trebuia să o atace în 10 zile din cea următoare postării ei în SEAP, iar nu să solicite clarificări și apoi să atace răspunsul de clarificare.

În aceste condiții, Consiliul va avea în vedere doar verificarea aspectului legat de modalitatea în care achizitoarea a răspuns la solicitarea de clarificări – pct. 1 pag. 17 din Scrisoarea nr. V/18171/07.08.2023 - postată în SICAP, la data de 08.08.2023, ora 11:00, sub denumirea *„Răspuns consolidat la solicitările de clarificări”*, vizavi de eliminarea cerinței *„minim 1 vehicul ușor nepoluant din categoria M2 din numărul total de vehicule active din categoria M2 prevăzute în programul de transport pentru toate traseele care fac parte din cadrul Lotului 9/ Grupei (pachetului) 9 pentru care se depune oferta”*.

Verificând modalitatea în care a procedat achizitoarea, Consiliul constată că aceasta a răspuns punctual, clar, fără ambiguități și în mod concis la solicitările ce i-au fost adresate, inclusiv la cele ce vizează aspectele criticate, constatând legalitatea, temeinicia și concludenta răspunsurilor, prin raportare la prevederile art. 160 din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice.

Mai mult, se constată că în referire la una din întrebările din conținutul solicitării de clarificări - Răspuns consolidat la solicitările de clarificări, respectiv Scrisoarea nr. V/18171/07.08.2023, redată anterior în considerente, achizitoarea a răspuns, ulterior depunerii contestației de către ... S.R.L., sens în care a furnizat următorul răspuns: *„Nu se acceptă solicitarea de eliminare în totalitate a cerințelor privind vehicule nepoluante. Se vor respecta cerințele prevăzute în Documentația de atribuire”*.

Din verificarea efectuată în referire la conținutul acestui răspuns, Consiliul constată că achizitoarea a dat curs tuturor solicitărilor și a răspuns punctual, clar și fără ambiguități, fără să modifice vreo cerință din conținutul documentației de atribuire.

În condițiile în care se constată că odată cu demararea procedurii de atribuire prin anunțul de participare simplificat nr. ..., entitatea contractantă a furnizat toate informațiile în ceea ce privește criticile aduse în prezenta cauză, ... S.R.L. cunoscând aceste informații încă din data de 07.07.2023, criticile formulate în cadrul contestației înregistrate la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 44436/16.08.2023, prin care acesta solicită, în fapt, modificarea informațiilor din documentația de atribuire, reprezintă un demers tardiv. Deși criticile aduse de ... S.R.L. în ceea ce privește conținutul

documentației de atribuire sunt tardiv formulate, nu astfel este contestația, în condițiile în care se constată că actul la care s-a raportat contestatorul l-a constituit răspunsul entității contractante la solicitările de clarificări *Scrisoarea nr. V/18171/07.08.2023*.

În ceea ce privește critica contestatorului cu privire la stabilirea momentului atribuirii contractelor de delegare, entitatea contractantă arată faptul că își însușește interpretarea ca fiind data publicării anunțului de atribuire în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și la nivel național, în concordanță cu statuările Deciziei Civile nr. 148/2022 a Curții de Apel Cluj, acest aspect fiind unul de interpretare, care nu aduce atingere conținutului documentației de atribuire din prezenta cauză.

Concluzionând asupra aspectelor ce au constituit obiectul prezentei cauze, Consiliul constată că nu sunt motive de remediere a vreunei clarificări aduse de către achizitoare prin răspunsul amintit, care respectă obligațiile în sarcina entității evocate la art. 160 al Legii nr. 98/2016, în baza art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, privind remediile și căile de atac, Consiliul respinge, ca nefondată, contestația formulată de către ... S.R.L., în contradictoriu cu

Pe cale de consecință, având în vedere soluția adoptată pe fondul cauzei, Consiliul admite cererea de intervenție formulată de către ...

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

CONSILIUL DECIDE:

Respinge contestația formulată de către ... S.R.L., cu sediul în, în contradictoriu cu ..., cu sediul în, ca nefondată.

Admite cererea de intervenție formulată de către ..., cu sediul în, reprezentată convențional prin ..., cu sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură în ..., cu privire la contestația formulată de către ... S.R.L.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți.

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

PREȘEDINTE,

...

MEMBRU,

...

MEMBRU,

...

Redactat în 5 (cinci) exemplare originale, conține 22 (douăzecișidouă) pagini