

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

DECIZIE

Nr. ...

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. ..., completată prin adresa înregistrată la Consiliu cu nr. .., depuse de ...SRL, cu sediul social în .., înregistrată în Registrul Comerțului sub nr. .., având CUI R.., reprezentată legal prin administrator ., asistată juridic prin avocat . și reprezentată convențional prin ., cu sediul ales pentru comunicarea tuturor actelor de procedură în .., privind procedura de licitație deschisă organizată în vederea atribuirii contractului având ca obiect ., cod CPV 34114400-3 . (Rev.2), de ..., cu sediul în ..., .., în calitate de autoritate contractantă, contestatoarea a solicitat:

- anularea raportului procedurii prin care în mod netemeinic și nelegal i-a fost respinsă oferta în baza art. 137 alin. (3) lit. a) din HG nr. 395/2016 coroborat cu art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, întrucât nu satisface în mod corespunzător caietul de sarcini și a fost declarată ca fiind câștigătoare oferta depusă de ..., cu un punctaj de 100 puncte și o ofertă de preț de 2.427.348 lei fără TVA;

- anularea adresei comunicare rezultat nr. 46/15.01.2025, prin care i-a fost respinsă oferta în baza art. 137 alin. (3) lit. a) din HG nr. 395/2016 coroborat cu art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, întrucât nu satisface în mod corespunzător caietul de sarcini;

- obligarea autorității contractante la adoptarea măsurilor necesare restabilirii legalității procedurii de atribuire în sensul stabilirii caracterului conform și aditerii ofertei sale;

- obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată ce se vor face în prezenta cauză.

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

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația de față, prin care ofertantul ...SRL critică rezultatul procedurii, comunicat

prin adresa nr. 46/15.01.2025, solicitând cele precizate în partea introductivă a deciziei.

Redând conținutul comunicării rezultatului procedurii nr. 46/15.01.2025 contestatoarea precizează că autoritatea contractantă își sprijină întreaga motivare pe o expertiză întocmită de un expert judiciar auto care se află în tabelul experților judiciari al Ministerului de Justiție, iar în conformitate cu acest raport, anexat la procesul verbal de evaluare a propunerilor tehnice, se menționează că microbuzele oferite de societatea sa se încadrează în categoria N2M3, "fiind transformate în atelierul propriu dintr-un autovehicul transport marfă care corespunde categoriei de transport N2 într-un microbuz de transport persoane care trebuie să se încadreze în categoria M3".

Autoritatea contractantă mai reține, în baza aceleiași expertize că:

"Această transformare presupune atât înlocuirea motorului, cât și modificări ale pereților laterali ai microbuzului, ceea ce duce la schimbarea structurii de rezistență a vehiculului și implicit la afectarea sistemelor care concură la siguranța persoanelor transportate.

Aceste microbuze nu pot fi considerate a fi de serie, deci fabricate de o fabrică specializată în producerea de microbuze, așa cum se prevede în caietul de sarcini".

Petenta învederează faptul că autoritatea contractantă, în conformitate cu dispozițiile art. 215 alin. (2) lit. b) din Legea nr. 98/2016, avea obligația legală de a cuprinde în cadrul comunicării, motivele concrete care au stat la baza respingerii ofertei sale, ca fiind neconformă. Motivele de respingere trebuiau să fie concrete în sensul că trebuiau să fie circumstanțiate atât în raport cu situația de fapt, cât și în raport cu susținerile sale, ce se regăsesc în răspunsurile la solicitarea de clarificări nr. 1268/05.09.2024.

În același timp, autoritatea contractantă avea obligația legală să înlăture susținerile sale, susțineri ce se regăsesc în răspunsurile la solicitarea de clarificări nr. 1268/05.09.2024.

Autoritatea contractantă, neîndeplinindu-și obligațiile legale, astfel cum prevăd normele juridice de drept material invocate mai sus, dar și cum este statornicit în doctrina juridică și practica judiciară, a săvârșit un exces de putere, încălcându-se drepturile sale subiective, fiind pe deplin aplicabile în cauza de față, dispozițiile art. 2 li. n) din Legea nr. 554/2004.

Astfel autoritatea contractantă a săvârșit un exces de putere în exercitarea dreptului de apreciere prin încălcarea limitelor competenței prevăzute de lege și prin încălcarea drepturilor sale. În consecință, atât raportul procedurii, cât și comunicarea de respingere a ofertei sale, sunt acte administrative discreționare și abuzive.

În ceea ce privește expertiza pe care o invocă autoritatea contractantă și în funcție de care autoritatea își sprijină întreaga motivare în cadrul comunicării rezultat nr. 46/15-01- 2025, contestatoarea face următoarele precizări:

Expertiza în cauză nu este o expertiză care să se fi efectuat într-o instanță de judecată și care să fi fost dezbătută cu respectarea

principiului contradictorialității. În plus, Consiliul trebuie să verifice dacă expertul care a efectuat expertiza în cauză și în funcție de care autoritatea contractantă își motivează comunicarea de respingere a ofertei sale, are, sau nu are, specializarea necesară pentru a se pronunța în legătură cu ceea ce a constituit obiectiv al expertizei.

Petenta susține că nu are cunoștință de conținutul acestei expertize, nefiindu-i comunicată. În aceste condiții i s-a încălcat în mod flagrant dreptul la apărare.

Având în vedere cele de mai sus, contestatoarea solicită Consiliului să verifice atât competențele expertului ales într-un mod discreționar de către autoritatea contractantă, raportat la ceea ce a constituit obiect al expertizei, cât și expertiza însăși, pe care o consideră neștiințifică și în consecință, netemeinică și nelegală.

Autoarea contestației susține faptul că, așa cum a precizat inclusiv în răspunsurile la solicitarea de clarificări nr. 1268/05.09.2024, toate cele reținute în actul administrativ al comunicării nu corespund realității.

Contestatoarea solicită Consiliului să aibă în vedere răspunsurile la solicitarea de clarificări nr. 1268/05.09.2024, în integralitatea lor, redând în continuare extrase din conținutul acestora.

Raportat la cele învederate în contestație și la răspunsurile la solicitarea de clarificări nr. 1268/05.09.2024, din care a citat parțial, contestatoarea apreciază că este inadmisibil ca societății sale să i se respingă oferta, ca fiind neconformă, în baza unei expertize stabilită în mod discreționar, în care se reține o situație de fapt ce nu corespunde realității și aceasta în condițiile în care oferta societății competitora ...a fost declarată câștigătoare, deși așa cum a arătat:

...oferă un microbuz electrificat artizanal cu un kit electric ..., montat pe un furgon marfă Aceasta este o lucrare artizanală cu limitare de capabilitate tehnică și probleme de realizare a autonomiei și ceea ce este mai grav, probleme de siguranța circulației la frânare.

Prin urmare, petenta solicită Consiliului să nu ia în considerare expertiza efectuată în cauză, având în vedere criticile prezentate anterior.

Totodată, contestatoarea susține că societatea sa are o experiență de peste 10 ani în carosarea autovehiculelor de transport persoane, fiind omologată de R.A.R. prin autorizația nr. 29 din 22 noiembrie 2004. Societatea sa produce în serie autocare pe sasiu de ... de 30 locuri, produce 5 autocare pe lună și 20 de microbuze, toate acestea sunt posibile deoarece societatea sa lucrează pe șabloane, matrițe, organizarea făcându-se după modelul marilor fabrici de autocare. Materialele folosite sunt: inox, aluminiu, rășini poliesterice armate cu fibră de sticlă, iar componentele interioare sunt realizate din piele sintetică și plastic vacuumat conform matrițelor.

Printre clienții săi se numără reprezentanțele auto din toată țara: Mercedes Benz, Volkswagen, Ford, ..., Fiat, Peugeot, Renault, precum și firme renumite de transport de persoane din țară.

Variantele sale constructive de lucru sunt omologate atât în țară, cât și în străinătate, respectând normele Directivei 2001/85/CE, putând fi clasificate pe stele sau categorii de confort. Echipările standard sunt completate de dotări care măresc confortul pasagerilor: scaune din plus auto, geamuri termopane, trapă cu ieșire de siguranță din sticlă, aer condiționat cu distribuție individuală pentru fiecare rând de scaune, lămpi individuale de citit și iluminat, lămpi de plafon cu leduri, încălzitor în staționare webasto cu programare, instalație audio - video cu LCD, stație și microfon etc.

În baza tuturor considerentelor evocate, contestatoarea apreciază că se impune admiterea contestației, astfel cum aceasta a fost formulată.

Prin adresa nr. 145/03.02.2025, înregistrată la Consiliu sub nr. 6734/04.02.2025, autoritatea contractantă a formulat punct de vedere cu privire la contestația depusă de ...SRL, solicitând respingerea acesteia ca nefondată.

Autoritatea menționează că, în susținerea solicitării sale, contestatoarea din a invocat faptul că „comisia de evaluare nu a ținut cont de răspunsurile prezentate la clarificări și nu a analizat și și-a depășit atribuțiile stabilite în conformitate cu legislația incidentă în domeniul achizițiilor publice”, invocând argumente care țin de formă, fără să aducă argumente juridice valabile.

De asemenea, achizitoarea precizează că, în cazul de față, nu se poate reține culpa sa, așa cum vrea să inducă contestatoarea, deoarece comisia de evaluare avea ca sarcină, în baza atribuțiilor date de către normele legale (art. 127 alin. (1) lit. h și i), art.133, art.134 și art.135 din HG nr. 395/2016) obligația de a analiza și de a verifica fiecare ofertă atât din punct de vedere al elementelor tehnice propuse, dar nu în ultimul rând verificarea îndeplinirii art. 3 alin. (1) lit. jj) operator economic - orice persoană fizică sau juridică, de drept public ori de drept privat, sau grup ori asociere de astfel de persoane, inclusiv orice asociere temporară formată între două ori mai multe dintre aceste entități, care oferă în mod licit pe piață executarea de lucrări, furnizarea de produse ori prestarea de servicii.

Totodată, autoritatea contractantă subliniază faptul că această procedură a intrat sub verificarea ANAP, atât în faza documentației, cât și în faza verificării fiecărei faze procedurale, astfel că există AVIZ CONFORM NECONDIȚIONAT din partea acestuia și pe evaluarea tehnică în cadrul căruia oferta tehnică a fost declarată neconformă, în conformitate cu art. 137 alin. (3) lit. a) din HG nr. 395/2016 coroborat cu art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, întrucât nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini pe baza ofertei tehnice, cât și a răspunsului la clarificări, prezentat de contestatoare.

În ceea ce privește amenințările din cadrul răspunsului la clarificări asupra comisiei de evaluare, asupra expertului cooptat, cât și insinuarea de interese, autoritatea susține este o practică a contestatoarei și în alte

spete similare înregistrate la CNSC, ceea ce denotă caracterul conflictual al acesteia.

Tocmai pentru a elimina orice suspiciune la evaluare, s-a luat decizia angajării unui expert judiciar auto, care se află în tabelul experților judiciari ai Ministerului Justiției, care să facă încă un raport avizat în cadrul acestei evaluări.

Achizitoarea precizează că în cadrul raportului de expertiză specializat s-a evidentiat, în mod clar, că oferta nu îndeplinește cerințele caietului de sarcini, redând în continuare, în extras, toată expertiza.

În sprijinul expertizei sale, care vizează aspecte care se regăsesc și în alte spețe similare opozabile contestatoarei, achizitoarea invocă ultimele decizii ale CNSC în cazul contestațiilor promovate de ...în procedurile de achiziție microbuze inițiate de comuna .., ultima decizie CNSC pe acest subiect fiind cea având ca parte comuna ...

Ținând cont de cele menționate în comunicarea privind rezultatul procedurii, precum și punctul de vedere, autoritatea contractantă solicită menținerea, ca legală și temeinică, a deciziei comisiei de evaluare și respingerea ofertei depuse de ...SRL.

De asemenea, autoritatea contractantă solicită respingerea contestației, ca tardivă, iar pe fond ca nefondată și neîntemeiată.

În ceea ce privește tardivitatea, achizitoarea precizează că petenta a ales să transmită, prin e-mail, contestația, după orele de program, ceea ce a condus la înregistrarea acesteia cu numărul de înregistrare nr. 98/28.01.2025, data care este ulterioară termenului maxim de 10 zile de la comunicarea raportului procedurii precizat de Legea nr. 98/2016. Comunicarea s-a făcut în data de 27.01.2025 prin e-mail după orele de program având numărul de înregistrare 98/28.01.2025, în timpul orelor de program, respectiv la ora 08.

Inclusiv pe site-ul CNSC se precizează că este responsabilitatea părților care aleg să transmită prin e-mail actele de procedură în timpul orelor de program, nerespectarea acestei cerințe ducând la înregistrarea actelor de procedură în ziua lucrătoare imediat ulterioară,

...

Verificând data când Consiliul a înregistrat contestația, autoritatea a constatat că termenul a fost depășit, înregistrarea acțiunii purtând data de 28.01.2025, în timp ce termenul limită pentru autoritatea contractantă și CNSC era 27.01.2025.

Achizitoarea susține că există mai multe exemple prin care instanțele civile, inclusiv CNSC, au respins acțiuni inițiate după expirarea termenului prevăzut de lege, un exemplu fiind contestația înregistrată la Consiliu sub nr. 23042/05.05.2021.

De asemenea, autoritatea contractantă solicită Consiliului să analizeze cu celeritate acest dosar, având în vedere că este o comunitate mică fără fonduri, care beneficiază doar de finanțarea acestui contract cu fonduri din PNRR și care are ca termen limită 30.06.2026.

Prin adresa nr. 148/04.02.2025, înregistrată la Consiliu sub nr. 7205/05.02.2025, autoritatea contractantă a transmis documentele necesare soluționării contestației în format electronic, pe suport stick.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 7632/07.02.2025, în temeiul art. 19 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, contestatoarea a solicitat acordarea accesului la dosarul cauzei.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 9536/14.02.2025, contestatoarea a formulat răspuns la punctul de vedere al autorității contractante.

Din examinarea materialului probator administrat, aflat la dosarul cauzei, Consiliul reține următoarele:

În vederea atribuirii contractului având ca obiect .., cod CPV 34114400-3 Microbuze (Rev.2), ..., în calitate de autoritate contractantă, a inițiat procedura de licitație deschisă, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. ..

Din informațiile anunțului de participare amintit, s-a reținut că valoarea estimată a contractului de furnizare este de 2.461.350,00 lei, fără TVA, criteriul de atribuire este *cel mai bun raport calitate preț*, iar data limită de depunere a ofertelor a fost stabilită pentru 26.07.2024, ora 15:00.

În cadrul procedurii de atribuire, au depus oferte 2 operatori economici, printre care și contestatoarea din prezenta cauză, așa cum rezultă din procesul verbal al ședinței de deschidere a ofertelor.

Nemulțumită fiind de rezultatul procedurii de atribuire, comunicat prin adresa nr. 46/15.01.2025, prin care oferta sa a fost respinsă ca neconformă, ...SRL a depus contestația în analiză, solicitând cele precizate în partea introductivă a deciziei.

Contestatoarea a constituit cauțiunea în sumă de 49.227,00 lei, conform art. 61¹ alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, fiind depusă la dosar recipisa de consemnare nr. .., eliberată de CEC Bank – Sucursala Victoria, la data de 29.01.2025.

Referitor la fondul cauzei, Consiliul a luat în considerare prevederile art. 19 din Legea nr. 101/2016: (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.

Având în vedere cele mai sus reținute și dispozițiile legale mai sus invocate, Consiliul a admis solicitarea societății contestatoare de studiere a dosarului cauzei, acestea prezentându-se la sediul Consilului la data de 11.02.2025.

În conformitate cu dispozițiile art. 15 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, procedura de soluționare a contestațiilor se desfășoară cu respectarea principiilor legalității, celerității, contradictorialității, asigurării dreptului la apărare, imparțialității și independenței activității administrativ-jurisdicționale. Pe cale de consecință, Consiliul va lua în considerare apărările și argumentele aduse de petenți formulate și înregistrate la Consiliu până la data emiterii prezentei decizii.

Procedând la soluționarea contestației formulată de către ...SRL prin raportare la prevederile legale aplicabile în materia achizițiilor publice, Consiliul are în vedere dispozițiile art. 26 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, conform cărora „Consiliul se pronunță mai întâi asupra excepțiilor de procedură și de fond, cu încadrarea în termenul prevăzut la art. 24 alin. (1), iar când constată că acestea sunt întemeiate, nu mai procedează la analiza pe fond a cauzei”, motiv pentru care va proceda, mai întâi, la soluționarea excepției tardivității formulată de către ...SRL, invocată de autoritatea contractantă.

Trecând la cercetarea excepției tardivității, ridicată de achizitoare, față de care forul jurisdicțional stabilește caracterul neîntemeiat, întrucât contestația a fost expediată atât Consiliului, cât și autorității organizatoare, prin poștă, la data de 27.01.2025, în interiorul celor 10 zile pe care le prescrie legea remediilor, prin art. 8 alin. (1) lit. b), calculate potrivit art. 5, precitat.

Din perspectiva respectării termenului este relevantă *ziua transiterii*, 27.01.2025, iar nu data la care a fost înregistrată contestația în evidențele Consiliului și ale achizitoarei, 28.01.2025.

Din probele administrate la dosarul cauzei, prin raportare la valoarea achiziției menționată în anunțul de participare nr. ... (2.461.350 ron) și a tipului de contract (furnizare), rezultă faptul că ...SRL a respectat termenul prevăzut de art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016, privind obligația operatorilor economici de a transmite contestația într-un anumit termen, respectiv în 10 zile începând cu ziua următoare luării la cunoștință despre actul autorității contractante considerat nelegal (15.01.2025).

Se reține că ...SRL a avut în vedere prevederile art. 16 alin. (5) din Legea nr. 101/2016: Toate actele procedurale se transmit fie prin poștă, fie prin fax, fie prin mijloace electronice, cu confirmare de primire și a ținut seama de dispozițiile art. 5 din Legea nr. 101/2016, potrivit cărora:

„(1) Termenele procedurale stabilite de prezenta lege, exprimate în zile, încep să curgă de la începutul primei ore a primei zile a termenului și se încheie la expirarea ultimei ore a ultimei zile a termenului.

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

Astfel, se constată că ...SRL a formulat și transmis la CNSC și la autoritatea contractantă contestația la data de 27.01.2025, respectând termenul prevăzut la art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016.

Argumentele aduse de către autoritatea contractantă legate de tardivitatea depunerii contestației de către ...SRL la data de 27.01.2025, ora 20:42 PM, după ora de închidere a programului de lucru, sunt respinse de către Consiliu ca neîntemeiate, ținându-se seama și de faptul că în legislația achizițiilor publice nu se specifică, ca limită de transmitere a unui act, ora, ci numai data/ziua la care se face trimiterea acestuia (*Termenele procedurale stabilite de prezenta lege, exprimate în zile, încep să curgă de la începutul primei ore a primei zile a termenului și se încheie la expirarea ultimei ore a ultimei zile a termenului*) constatându-se faptul că, în speță, contestatoarea a respectat termenul de 10 zile de la data luării la cunoștință despre actul autorității contractante, respectiv comunicarea rezultatului procedurii nr. 46/15.01.2025 pentru formularea contestației, potrivit dispozițiilor art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016, privind remediile și căile de atac în materia achizițiilor publice.

În aceste condiții, constatându-se că ...SRL a formulat și transmis la Consiliu și la autoritatea contractantă, contestația în termenul legal, Consiliul respinge excepția invocată de către ... referitoare la tardivitatea depunerii contestației către ...SRL.

Faptul că prezenta contestația a fost înregistrată atât la Consiliu, cât și la autoritatea contractantă ulterior datei transmiterii contestației 27.01.2025, care reprezintă termenul la care se împlinea termenul legal de formulare a contestației nu conduce la tardivitatea formulării contestației.

Contrar celor susținute de achizitoare, vizavi de invocarea Deciziei nr. 1139/C7/1109/02.06.2021, în speță Consiliul nu a respins contestația, ca tardivă motivat de transmiterea acesteia în afara orelor de program, ci pentru faptul că atașamentul transmis inițial nu a putut fi vizualizat, fiind transmis ulterior, în afara termenului legal, respectiv: Împrejurarea că respectivul document transmis în data de 04.05.2021, așa cum a fost anterior reținut, nu a putut fi vizualizat, atât de Consiliu, cât și de achizitoare, astfel că la data de 05.05.2021 autoarea contestației a retransmis cele două atașamente care au putut fi vizualizate, nu este de natura a considera respectarea îndeplinirii obligației legale stabilite de dispozițiile art. 8 alin. (1) lit. b) și art. 16 alin. (5) din Legea nr. 101/2016, în sarcina sa. Este riscul contestatoarei să transmită un fișier care nu a putut fi vizualizat/deschis în termenul legal amintit, aspect care conduce la acceptarea sancțiuni stabilite de legiuitor.

Astfel fiind, formularea contestației se situează în interiorul termenului legal, pe cale de consecință Consiliul va respinge excepția tardivității invocată de unitatea achizitoare privind formularea contestației.

Trecând la soluționarea fondului cauzei, Consiliul constată că motivul care a stat la baza deciziei de respingere ofertei depuse de către ...SRL a fost comunicat cu actul nr. 46/15.01.2025, respectiv:

Prin prezenta vă facem cunoscut, în baza art. 215, alin. 1, alin. 2, lit. b din Legea 98/2016, că în urma evaluării ofertei depuse de dumneavoastră în cadrul licitației deschise

Furnizare microbuze electrice în cadrul proiectului "Dezvoltarea sistemului de transport ecologic prin achiziționarea de microbuz electric nepoluant" și " Realizare statii de incarcare pentru vehicule electrice ", oferta dumneavoastră a fost respinsă ca fiind neconformă, în conformitate cu art. 137 alin. 3 lit. a din HG nr. 395/2016 coroborat cu art. 215 alin. 5 din Legea nr. 98/2016, întrucât nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini.

Concret, autoritatea contractantă a solicitat un raport de expertiză specializat din partea unui expert judiciar auto care se afla în tabelul experților judiciari al Ministerului Justiției, iar în cadrul raportului, pe care l-am anexat la procesul verbal de evaluare a propunerilor tehnice, se menționează că microbuzele oferite de dumneavoastră se încadrează în categoria N2M3, fiind transformate în atelierul propriu dintr-un autovehicul transport marfă care corespunde categoriei de transport N2 într- un microbuz de transport persoane care trebuie să se încadreze în categoria M3. Această transformare presupune atât înlocuirea motorului, cât și modificări ale pereților laterali ai microbuzului, ceea ce duce la schimbarea structurii de rezistență a vehiculului și implicit la afectarea sistemelor care concură la siguranța persoanelor transportate.

Aceste microbuze nu pot fi considerate a fi de serie, deci fabricate de o fabrică specializată în producerea de microbuze, așa cum se prevede în caietul de sarcini.

Oferta declarată câștigătoare este cea depusă de către ..., cu un punctaj de 100 puncte și o ofertă de preț de 2.427.348 lei fără TVA.

Analizând criticile formulate de autoarea contestației, Consiliul constată că acestea vizează pretinsa nelegalitate a motivului invocat în respingere a ofertei depuse, motivat de faptul că acesta s-a bazat exclusiv pe concluziile unui raport de expertiză întocmit la cererea ..., *fără încunoștiințarea prealabilă și fără participarea subscrisei pe timpul desfășurării expertizei tehnice judiciare. Or, subscrisa am fost privați de dreptul nostru de a depune documente, explicații, clarificări sau puncte de vedere în cadrul expertizei întocmită.*

Concluzia la care ajunge contestatoarea este aceea că este inadmisibil, raportat la răspunsurile la solicitarea de clarificări nr. 1268/05.09.2024, (...) ca societății să i se respingă oferta ca fiind neconformă, în baza unei expertize stabilită în mod discreționar, în care se reține o situație de fapt ce nu corespunde realității și aceasta în condițiile în care oferta societății competitoră ..., a fost declarată câștigătoare - deși așa cum am arătat: ...oferă un microbuz electrificat artizanal cu un kit electric ..., montat pe un furgon marfă Aceasta este o lucrare artizanală cu limitare de capacitate tehnică și probleme de realizare a autonomiei și ceea ce este mai grav, probleme de siguranța circulației la frânare.

Se vor reține și precizările achizitoarei în replică la cele reclamate, respectiv faptul că nu se poate reține culpa autorității contractante așa cum vrea să inducă contestatoarea în speța de față, deoarece comisia de evaluare care a fost investită cu verificarea ofertelor avea ca sarcină în baza atribuțiilor date de către normele legale. Achizitoarea a adăugat că tocmai pentru a elimina orice suspiciune privind evaluarea s-a luat decizia angajării unui expert judiciar auto care se afla în tabelul experților judiciari ai Ministerului Justiției care să facă încă un raport avizat în cadrul acestei evaluări, astfel încât în cadrul raportului de expertiză specializat s-a evidențiat în mod clar și neechivoc ca oferta nu îndeplinește cerințele caietului de sarcini astfel cum redăm mai jos în extras toată expertiza: (...)

Înainte de a proceda la analiza pe fond a aspectelor sesizate de societatea contestatoare, Consiliul găsește util expunerea câtorva elemente din cadrul documentației de atribuire, menite să înlăesnească înțelegerea ei, cât și să îi circumstanțieze soluționarea.

În cadrul fișei de date, la pct. *II.1.4 Descrierea succinta a contractului sau a achizitiei/achizitiilor* a fost detaliat obiectul contractului de furnizare, respectiv:

În cadrul acestei proceduri de achiziție autoritatea contractantă UAT - Comuna ..., în calitate de Lider de parteneriat în cadrul proiectului finanțat prin PNRR, dorește atribuirea contractului de achiziție publică având ca obiect: **Furnizare microbuze electrice în cadrul proiectului "Dezvoltarea sistemului de transport ecologic prin achiziționarea de microbuz electric nepoluant" și "Realizare stații de încărcare pentru vehicule electrice"**, acestea fiind necesare pentru: - desfășurarea activităților curente de transport. Achiziția este finanțată în cadrul PNRR/Componenta 10 - Fondul Local, contract definanțare nr. 135265/28.11.2022

În cuprinsul caietului de sarcini, s-au precizat la secțiunea 3.4.1 *Produse solicitate* următoarele cerințe:

3.4.1.1 MICROBUZE ELECTRICE (NEPOLUANTE) PENTRU TRANSPORT PERSOANE - 2 BUCATI

Microbuzul nepoluant/electric trebuie să fie produs de serie, nou, **din categoria M3, clasa B** ce nu permite locuri în picioare cu minim 17 maxim 19 locuri pe scaune pentru pasageri în afara soferului. Nu se acceptă microbuze de tip „second hand” ,de tip „refurbish” sau fabricate artisanal.

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 și certificatul de conformitate în original, în limba română, emis de producătorul microbuzelor electrice.

Nu se vor accepta microbuze modificate însoțite de certificat de omologare individuală, omologarea se va face, după cum prevede Ghidul de Finanțare publicat în Monitorul Oficial al României nr. 467Bis din 10.05.2022, numai în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) GSR 2019/2144, **respectiv omologare de tip.**

Pentru calificarea propunerilor tehnice se solicită ca documente suport fie prezentarea:

- **unui certificat de conformitate pentru un microbuz similar cu cel oferat, din categoria M3**, după cum prevede criteriul ST2 din documentul 296/2021 din Criteriile de Achiziție Publică Verde elaborat de Comisia Europeană cu precizarea că elementele de individualizare nu trebuie să corespundă cu cele ale microbuzului ce va fi livrat , respectiv serie de sasiu , culoare , serie motor, data fabricație) înțelegându-se prin această formulare că nu este necesar ca microbuzul să fie în stoc. Detaliile specifice ale acestor criterii sunt disponibile pe domenii și pot fi consultate în limba română la adresa: https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm ,

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

Din economia celor mai sus redată rezultă că ofertanții trebuiau să ofere un microbuz nepoluant/electric, care trebuie să fie **produs de serie, nou, din categoria M3, clasa B.**

De asemenea s-a precizat faptul că la procedură nu sunt acceptate **microbuze modificate însoțite de certificat de omologare individuală**, omologarea se va face, după cum prevede Ghidul de Finanțare publicat în Monitorul Oficial al României nr. 467Bis din 10.05.2022, **numai în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) GSR 2019/2144, respectiv omologare de tip.**

Mai departe achiziția a detaliat și explicat modalitatea de îndeplinire a cerinței privind microbuzul nepoluant/electric să fie **produs de serie, nou, din categoria M3, clasa B** solicitând ca documente suport fie prezentarea:

- unui certificat de conformitate pentru un microbuz similar cu cel oferat, din categoria M3,

fie

- prezentarea următoarelor **Certificate de Omologare de tip valabile pentru categoria M3**, din care face parte obiectul prezentei proceduri de achiziție, respectiv **Certificat ECE - R8, Certificat ECE-R13 Tip II, Certificat ECE - R100.02 și Certificat ECE - R138**.

De asemenea, relevante în soluționarea cauzei sunt și reglementările legale invocate în cadrul caietului de sarcini, la secțiunea *7. Cadrul legal care guvernează relația dintre Autoritatea/entitatea contractantă și Contractant (inclusiv în domeniile mediului, social și al relațiilor de muncă)*

(...)

Microbuzele nepoluante/electrice vor îndeplini obligatoriu condițiile prevăzute de următoarele Regulamente CEE-ONU (Comisia Economică a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa) și Directive CE-CEE (Comunitatea Economică Europeană) la care România a aderat, respectiv de legislația românească aflată în vigoare, cu toate modificările și completările ulterioare:

(...)

- potrivit Regulamentului nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora [2015/922], art. 4 OMOLOGAREA

4. OMOLOGAREA 4.1. În cazul în care vehiculul sau caroseria prezentat(ă) spre omologare în conformitate cu prezentul regulament îndeplinește cerințele de la punctul 5 de mai jos, omologarea respectivului tip de vehicul sau caroserie trebuie acordată. 4.2. Fiecărui vehicul omologat de tip i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre (în prezent 06, corespunzând seriei 06 de amendamente) indică seria de amendamente care include cele mai recente amendamente tehnice majore aduse regulamentului în momentul emiterii omologării. Aceeași parte contractantă nu poate atribui acest număr unui alt tip de vehicul sau de caroserie în sensul punctului 2.2 de mai sus. 4.3. Omologarea sau extinderea omologării pentru un tip de vehicul sau caroserie în conformitate cu prezentul regulament se comunică părților contractante la acordul care pune în aplicare prezentul regulament prin intermediul unei fișe elaborate după modelul din anexa 1 partea 2 la prezentul regulament. 4.4. Fiecare vehicul sau caroserie care este în conformitate cu un tip de vehicul sau de caroserie omologat(ă) în temeiul prezentului regulament trebuie să aibă aplicată într-un loc vizibil și ușor accesibil, menționat pe certificatul de omologare, o marcă de omologare internațională, compusă din: (...);

- potrivit Regulamentului nr. 100 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește cerințele specifice pentru grupul motopropulsor electric [2015/505], art. 4 OMOLOGAREA 4.1. Dacă tipul pentru care se solicită omologarea, conform prezentului regulament, corespunde cerințelor din părțile relevante ale prezentului regulament, tipului respectiv i se acordă omologarea de tip. 31.3.2015 L 87/5 Jurnalul Oficial al Uniunii Europene RO

4.2. Fiecărui tip omologat i se acordă un număr de omologare. Primele două cifre (în prezent 02 pentru regulamentul în forma sa) indică o serie de modificări ce cuprind modificările tehnice majore cele mai recente ale

regulamentului la momentul acordării omologării. Aceeași parte contractantă nu atribuie același număr altui tip de vehicul.

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

- Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE, cu aplicabilitate la vehiculele ce vor fi oferite și au fost omologate după intrarea în vigoare a acestui regulament.

Prezentul regulament stabilește norme și principii armonizate pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, precum și pentru omologarea individuală a vehiculelor, în vederea asigurării bunei funcționări a pieței interne, în interesul companiilor și al consumatorilor și pentru a oferi un nivel ridicat de siguranță și de protecție a sănătății și a mediului. (...)

(8) Prezentul regulament stabilește cerințele tehnice și administrative pentru omologarea de tip a autovehiculelor pentru transportul de persoane (categoria M) și a autovehiculelor pentru transportul de marfă (categoria N) și a remorcilor acestora (categoria O), precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, cu scopul de a asigura un nivel ridicat de siguranță și de performanță de mediu.

- Regulamentul UE GSR 2019/2144 privind cerințele pentru **omologarea de tip** a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei (Text cu relevanță pentru SEE)

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

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

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

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

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

- Ghidul specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente Planului național de redresare și reziliență în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, componenta 10 - Fondul local, din 10.05.2022 prevede:

B. Condiții ce trebuie îndeplinite:

- Toate vehiculele achiziționate vor fi cu emisii 0;
- Depunerea proiectului în parteneriat (cel puțin două UAT învecinate din zona urbană funcțională sau din zona rurală funcțională) sau prin demonstrarea apartenenței la ADI transport public;

- Mijloacele de transport achiziționate trebuie să fie omologate (de către RAR sau AFER, după caz). **Omologarea obligatorie a vehiculelor achiziționate se face în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) GSR nr. 2019/2144 privind asigurarea siguranței generale a vehiculelor, care va fi pus în aplicare începând cu data de 6 iulie 2022.** Autobuzele, troleibuzele, microbuzele și navele asimilate autobuzelor pentru transportul public pe apă trebuie să fie omologate la momentul efectuării recepției. Tramvaiele pot fi omologate ulterior recepției. Se va asigura respectarea standardelor de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii;

- DOCUMENTULUI DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI SWD (2021) 296 final Bruxelles, 18.10.2021- Criteriile UE privind achizițiile publice verzi în domeniul transportului rutier care definește la pagina 6 categoria de vehicule coroborat cu REGULAMENTUL (UE) 2018/858 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE care definește la pagina 14- art. 4 categoria de vehicule.

În concluzie:

- deoarece Regulamentul UE GSR 2019/2144 se referă numai la omologarea de tip a autovehiculelor de serie și nicidecum la omologarea individuală;

- deoarece autoritatea contractantă a precizat în caietul de sarcini: **Nu se vor accepta microbuze modificate insotite de certificat de omologare individuala**, omologarea se va face, după cum prevede Ghidul de Finanțare publicat în Monitorul Oficial al României nr. 467Bis din 10.05.2022, numai în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) **GSR 2019/2144, respectiv omologare de tip.**

- deoarece Ghidul de Finanțare face referire că sunt eligibile doar cheltuielile care au ca obiect bunuri ce se încadrează în Regulamentul UE 2019/2144 deci care au *omologare de tip*;

- deoarece certificatul de conformitate este singurul document care probează că autovehiculul în ansamblul sau îndeplinește toate normele de siguranță după omologarea de tip,

- deoarece valabilitatea unui certificat de conformitate este neîntreruptă atât timp cât producătorul nu modifică caracteristicile tehnice și de performanță aplicabile tipului respectiv,

rezultă fără echivoc că un microbuz modificat artizanal care ar prezenta doar un *certificat de omologare individuală* la livrare nu este eligibil la finanțare și că doar produsele de serie cu omologare de tip însoțite de certificat de conformitate M3 vor fi eligibile la finanțare în cadrul programului PNRR.

Din examinarea ofertei depuse de ...SRL se reține că în cadrul propunerii tehnice fișierul denumit „*Propunerea tehnică COMUNA pdf*” contestatoarea a depus printre altele următoarele:

- La pag. 75 – comunicarea E9*13R11/18*11519*01 – pag. 1 a acestui înscris; ; traducerea regăsindu-se la pag. 89 din care rezultă „comunicarea privind prelungirea pentru un tip de vehicul cu privire la sistemul de frânare conform Regulamentului nr. 13 (...) **Marca vehiculului .., categorie vehicul: N2;**

- La pag. 76 – comunicarea E9*100R02/04*1253*01 – pag. 1 a acestui înscris; traducerea regăsindu-se la pag. 87 din care rezultă „comunicarea privind prelungirea omologării pentru un tip de vehicul rutier conform Regulamentului nr. 100 (...) (...) **Marca vehiculului .. categorie vehicul: N2, M2;**

- La pag. 77 – comunicarea E9*122R00/06*1399*01 – pag. 1 a acestui înscris; traducerea regăsindu-se la pag. 85 din care rezultă „comunicarea privind prelungirea omologării pentru un tip de vehicule conform Regulamentului nr. 122 (...) (...) **Marca vehiculului .. categorie vehicul: N2, M2;**

- La pag. 78 – comunicarea E9*138R01/02*1077*01 – pag. 1 a acestui înscris; traducerea regăsindu-se la pag. 83 din care rezultă „comunicarea privind prelungirea omologării pentru un tip de vehicule a unui tip de vehicul în ceea ce privește emisiile sonore în conformitate cu Regulamentul nr. 138.01 (...) **Marca vehiculului .., categorie vehicul: N2, M2”;**

- La pag.79-80 – comunicarea E9*85R00/07*1544*01 – pag. 1 și 2 a acestui înscris.

În cadrul Raportului de specialitate nr. 1266/05.09.2024 privind analiza propunerilor tehnice aflat pe stick-ul depus la dosar de către autoritatea contractantă, expertul cooptat a recomandat că se impune clarificarea a o serie de aspecte detaliate în cuprinsul *Raportului de evaluare tehnic înregistrat sub nr. 1266/05.09.2024*.

Astfel membrii comisiei de evaluare au consemnat în cuprinsul *Procesului-verbal nr. 1267/05.09.2024 privind evaluarea conformității propunerilor tehnice cu prevederile caietului de sarcini și, după caz, cu factorii de evaluare* conținutul clarificărilor care se impun a fi adresate ofertantei ...SRL.

Prin intermediul adresei nr. 1268/05.09.2024 au fost solicitate ofertantei ...SRL o serie de clarificări printre care și următoarele care au vizat aspectul reținut în decizia de respingere, respectiv:

1. Având în vedere că în cadrul propunerii tehnice la pagina 10 precizați: Masa maximă autorizată: 6.500 kg, care este corelat cu fișa tehnică în care se înserează același aspect -pag.46 din cadrul propunerii tehnice, iar conform certificatelor din cadrul propunerii tehnice care sunt certificări europene și au și traducerea aferentă :

E9*13R11/18*11519*01 de la pagina 75 la punctul 2 -categoria de vehicul este trecut N2

E9*100R02/04*1253*01 de la pagina 76 la punctul 3 -categoria de vehicul este trecut N2,M2

E9*122R00/06*1399*01 de la pagina 77 la punctul 1.4 -categoria de vehicul este trecut N2,M2

E9*138R01/02*1077*01 de la pagina 78 la punctul 0.4 -categoria de vehicul este trecut N2,M2

S-a constatat că peste tot este trecută categoria vehiculului N2,M2, iar conform DOCUMENTULUI DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI SWD(2021) 296 final Bruxelles, 18.10.2021- Criteriile UE privind achizițiile publice verzi în domeniul transportului rutier care definește la pagina 6 categoria de vehicule coroborat cu REGULAMENTUL (UE) 2018/858 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE care definește la pagina 14- art.4 categoria de vehicule, ceea ce este omologat în cadrul formularelor prezentate de dumneavoastră nu satisface cerințele caietului de sarcini și demonstrarea criteriilor de atribuire din cadrul fișei de date unde s-a solicitat categoria de vehicul **M3**.

La pagina 8 din cadrul propunerii tehnice se precizează:

Pentru calificarea propunerilor tehnice, documente suport sunt prezentarea: următoarelor Certificate de Omologare de tip valabile **pentru categoria M3**, din care face parte obiectul prezentei proceduri de achiziție, respectiv Certificat ECE - R85, Certificat ECE- R13 Tip II, Certificat ECE - R100.02 și Certificat ECE - R138, **ceea ce nu corespunde cu ceea ce se regăsește în cadrul propunerii dumneavoastră așa cum a fost constatată mai sus** (E9*13R1 1/18*11519*01 de la pagina 75 la punctul 2 -categoria de vehicul este trecut N2; E9*100R02/04*1253*01 de la pagina 76 la punctul 3 -categoria de vehicul este trecut N2,M2;

E9*122R00/06*1399*01 de la pagina 77 la punctul 1.4 -categoria de vehicul este trecut N2,M2; E9*138R01/02*1077*01 de la pagina 78 la punctul 0.4 -categoria de vehicul este trecut N2,M2)

Va solicităm să clarificați aspectele constatate.

2. Având în vedere că în cadrul caietului de sarcini s-a precizat:

"3.4.1.1 MICROBUZE ELECTRICE (NEPOLUANTE) PENTRU TRANSPORT PERSOANE - 2 BUCĂȚI Microbuzul nepoluant/electric trebuie să fie **produs de serie, nou, din categoria M3 , clasa B** ce nu permite locuri în picioare cu minim 17 maxim 19 locuri pe scaune pentru pasageri în afara șoferului. Nu se acceptă microbuze de tip „second hand” ,de tip „refurbish” sau fabricate artizanal. 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 și certificatul de conformitate în original, în limba română, emis de producătorul microbuzelor electrice.**

Nu se vor accepta microbuze modificate însoțite de certificat de omologare individuală, omologarea se va face, după cum prevede Ghidul de Finanțare publicat în Monitorul Oficial al României nr. 467Bis din 10.05.2022, numai în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) GSR 2019/2144, respectiv omologare de tip.

Pentru calificarea propunerilor tehnice se solicită ca documente suport:

- **fie prezentarea unui certificat de conformitate pentru un microbuz similar cu cel oferat, din categoria M3, dupa cum prevede criteriul ST2 din documentul 296/2021 din Criteriile de Achizitie Publica Verde** elaborat de Comisia Europeana cu precizarea ca elementele de individualizare nu trebuie sa corespunda cu cele ale microbuzului ce va fi livrat , respectiv serie de sasiu , culoare , serie motor , data fabricatie) intelegandu-se prin aceasta formulare ca nu este necesar ca microbuzul sa fie in stoc. Detaliile specifice ale acestor criterii sunt disponibile pe domenii și pot fi consultate în limba română la adresa: https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm ,

- **fie prezentarea urmatoarelor Certificate de Omologare de tip valabile pentru categoria M3, din care face parte obiectul prezentei proceduri de achizitie, respectiv Certificat ECE - R85 ,Certificat ECE-R13 Tip II,Certificat ECE - R100.02 si Certificat ECE - R138. "**

La pagina 4 punctul -2. Putere maxima sistem de acționare electric din cadrul propunerii tehnice ati precizat :

"Se prezinta copii dupa certificatul conform Reg 85 CEE-ONU pentru motor si Reg 100.02 pentru un microbuz similar (vehiculul de baza care ulterior va fi transformat in microbuz categoria M3)"

La pagina 6 punctul - 5. Cuplu minim sistem de acționare electric din cadrul propunerii tehnice ati precizat:

"Se prezinta copii dupa certificatul conform Reg 85 CEE-ONU pentru motor si Reg 100.02 pentru un microbuz similar (vehiculul de baza care ulterior va fi transformat in microbuz categoria M3)"

La pag.7 in tabel din cadrul propunerii tehnice este precizat la punctul -Informatii referitoare la producator: Vehicul de baza Yangzhou Yaxing Coach Co., Ltd. 225116, No. 2,Weichai Avenue,Hanjiang Automotive Industriala Park,Yangzhou City, Jiangsu Province,P.R.China Vehicul completat ...S.R.L.Bulevardul IuliuManiu, Nr. 626,Sector 6, Bucuresti,ROMÂNIA

Va solicitam sa clarificați unde se regaseste certificatul de conformitate pentru microbuzul nepoluant/electric categoria M3 , clasa B în original, în limba română, emis de producătorul microbuzelor electrice si cum se indeplinesc cerintele caietului de sarcini asa cum sunt solicitate in cadrul acestuia la punctul 3.4.1.

(...).

Răspunsul furnizat de ...SRL a fost transmis porin intermediul adresei nr. 0356/10.09.2024, prin care s-au precizat următoarele:

Referitor la solicitarea dumneavoastra de clarificari nr. 1268/05.09.2024, va comunicam raspunsurile noastre:

Pct 1.

Confirmam ca vehiculul oferat este categoria M3.

El este un microbuz fabricat stadiul 2 avand la baza un vehicul de baza furgon categoria M2 pentru care am prezentat certificatele de omologare solicitate

In legislatia Europeana de omologare conditiile pentru N2 / M2 sunt mult mai stricte si mai dificile decat pentru M3. De fapt, in ceea ce priveste exigenta conditiilor de omologare ordine este M1 / N1 (cele mai dure) - N2 /M2 - M3 (mai permissive).

In aceste conditii certificatele emise pentru vehicule N2 / M2 sunt acoperitoare si pentru vehiculele M3.

Incadrarea vehiculelor in clasele M2 si M3 se realizeaza in functie de masa maxima a vehiculelor si numarul de locuri. M2 este pentru vehicule cu masa maxima 5000 kg iar M3 cu masa maxima mai mare de 5000 kg. Vehiculele M3 fiind mai grele si performantele lor dinamice sunt mai mici si realizeaza viteze si acceleratii mai mici. In aceste conditii si cerintele de omologare sunt adaptate corespunzator.

Vehiculele M2 si N2 realizand viteze si acceleratii mai mari sunt mai vulnerabile in siguranta circulatiei iar cerintele sunt mai stricte. Pentru vehiculele N2 cerintele de omologare sunt la nivelul M2.

In concluzie, daca autovehiculul corespunde categoriei M2 / N2 este clar ca vor corespunde si categoriei M3.

Pentru confirmarea faptului ca tipul de testari aplicate la vehiculul N2 este egal sau superior celor ce se aplica la vehiculele M3, prezentam , in atasament, extras din regulamentul CEE- ONU nr. 13. Se observa va in timp ce cerintele de performanta sunt aceleasi - deceleratii

de 4 si 5 m/s², viteza de incercare la categoria N2 de 100 km/h este superioara vitezei de incercare la categoria M3 de 90 km/h. La categoria M2 viteza de incercare este aceeasi ca la categoria N2 de 100 km/h

Aceasta demonstreaza ca incercarile pentru categoria N2 sunt mai dure decat pentru categoria M3 si in concluzie, acoperitoare pentru categoria M3.

Noi in propunerea tehnica, am prezentat o copie a unui CIV pentru acelasi tip de microbuz. Aceasat inseamna ca microbuzul este omologat categoria M3 si in consecinta corespunde prescriptiilor regulamentelor respective pentru categoria M3. Prezentam inca o data o copie a CIV pentru un microbuz similar categoria M3, cu 19 locuri

De asemenea prezentam extras din documentatia de omologare RAR, pentru un microbuz similar M3, de asemenea, cum se poate observa o varinta mult mai complexa cu 22 locuri.

Toate acestea demonstreaza ca microbuzul oferat, categoria M3 corespunde integral cerintelor legislatiei de omologare, care include si regulamentele precizate de Autoritatea contractanta. Acesta trebuie sa fie interesul autoritatii contractante - SA ACHIZITIONEZE UN MICROBUZ CARE SA CORESPUNDA PRESCRIPTIILOR LEGISLATIEIE EUROPENE DE OMOLOGARE

In practica si in exploatarea normala, essential este ca vehiculul sa ofere siguranta maxima si in special o franare eficienta.

Microbuzul oferat de noi a fost testat cu rezultate foarte bune de Registrul Auto Roman, pentru categoria M3.

Regulamentul 85 se aplica la omologarea motoarelor din punct de vedere al puterii acestora. Producatorul vehiculului stabilestece motor utilizeaza functie de performantele necesare. Omologarea unui motor conform reg 85 este aceeaasi indiferent de categoria vehiculului pe care va fi montat motorul.

Prezentam mai jos extras din titlul reg 85 unde titlul arata ca se refera strict la motor, fara legatura cu categoria vehiculului:

Pct 2.

Noi ofertam un vehicul fabricat stadiul 2 pornind de la un furgon de baza original electric, conform uzantelor in domeniu cu respectarea tuturor cerintelor legislative Nu oferim un vehicul artisanal si nici un vehicul second hand sau refurbished.

Dimpotriva, competitorul nostru ...ofera un microbuz electrificat artisanal cu un kit electric ..., montat pe un furgon marfa Aceasta este o lucrare artisanala cu limitary de capabilitate tehnica si problem de realizare a autonomiei si ceea ce este mai grav problem de siguranta circulatiei la franare.

Credem ca autoritatea contractanta este intr-o eroare (intentionata sau din necunoastere). Ghidul de finantare nu impune obligativitatea omologarii de tip ci solicita omologare conform reg 2018/858. **Or Regulamentul 2018/858 reglementeaza atat omologarea individuala cat si cea de tip. Atasam extras din acest regulament. Este restrictiv sa se impuna omologare de tip, ceea ce contravene prevederilor legislatiei achizitiilor publice.**

Cerinta caietului de sarcini era sa prezentam certificate de conformitate sau certificatele de omologare.

Noi am prezentat certificatele de omologare si am oferit explicatii la punctual anterior.

De asemenea am prezentat si copia unui CIV pentru un vehicul similar. CIV este unicu document din Romania care demonstreaza ca vehiculul este omologat si poate fi admis pentru circulatia pe drumurile publice. Indiferent daca vehiculul are COC sau omologare individuala, CIV este obligatoriu pentru inmatriculare, deci este o varianta superioara COC.

Pentru ambele situatii ne incadram in cerintele caietului de sarcini.

Ofertanta ...SRL a anexat răspunsului furnizat:

- *Cartea de identitate a vehiculului – ..., marca ..., tip M3V1, număr de identificare ..*

- Raport de încercare nr. 60/24 emis de RAR - „încercări privind verificarea de conformitate cu prescripțiile Regulamentului (UE) nr. 2018/858 modificată cu Regulamentul delegat (UE) nr. 2022/2236, respectiv cu cerințele RNTR7, în scopul omologării naționale **individuale** a tipului de vehicul”.

Răspunsul furnizat de autoarea contestației ...SRL a fost analizat de membrii comisiei de evaluare la data de 21.11.2024, ocazie cu care a fost elaborat *Proces-verbal nr. 1661/21.11.2024 privind evaluarea conformității propunerilor tehnice cu prevederile caietului de sarcini și, după caz, cu factorii de evaluare*, concluzia la care au ajuns membrii comisiei în urma analizei efectuate fiind astfel consemnată:

În urma evaluării propunerilor tehnice, comisia de evaluare a constatat următoarele:

Având în vedere complexitatea tehnică a analizării acestei oferte, autoritatea contractantă a solicitat unui expert auto judiciar un punct de vedere obiectiv cu privire la clarificările depuse de ofertant. Acesta a menționat următoarele:

CONSTATARI:

.. din jud .. a depus o ofertă de achiziție publică prin sistemul SEAP , pentru achiziționarea a două microbuze electrice nepoluante, cu capacitatea de transport de 17-19 locuri pe scaune, care să se încadreze în categoria de vehicule M3, clasa B și stații de încărcare vehicule electrice.

De asemenea, o altă condiție impusă prin caietul de sarcini este ca aceste microbuze să fie fabricate de serie, declară să provină din transformarea și modificarea unor vehicule de transport marfa în microbuze de transport persoane.

Conform Directivelor cadru ale Uniunii Europene dispuse prin Ordinul 1938/2001, privind clasificarea vehiculelor și tipurilor de vehicule, coroborat cu normele interne RNTR-2/2008, microbuzul cu o capacitate de transport de 17-19 locuri, clasa B, solicitate de UAT_Pardoși se încadrează în categoria de autovehiculele categoria M3, clasa B.

În aceste normative se precizează că autovehiculele din categoria M3, clasa B, sunt microbuze destinate transportului de persoane, care au în afara locului conducătorului auto, mai mult de opt locuri pe scaune , iar pentru clasa B , se prevede că aceste microbuze NU sunt concepute ptr transportul de pasageri în picioare .

Din analiza ofertei SC ...SRL , se constată că microbuzele propuse spre achiziționare de UAT ... , nu se încadrează în categoria M3, acestea se încadrează în categoria N2M3, deci provin din transformarea unui vehicul din categoria N2, în categoria M3.

Conform aleorași normative enumerate mai sus, un autovehicul din categoria N2 , este un vehicul destinat transportului de mărfuri, având o masă maximă care depășește 3,5 tone, dar nu depășește 12 tone.

Ori, din analiza ofertei depusă de SC ...SRL, se constată fără echivoc că așa zisul microbuz, este un autovehicul de marfa , corespunzător categoriei N2, care a fost modificat în atelierul propriu, așa cum arată chiar ei prin adresa din data de 26 iulie 2024, în care prevăd că obiectul lor de activitate este tocmai „transformarea unui autovehicul de marfa într-un autovehicul de transport persoane”.

În cazul analizat, această transformare dintr-un autovehicul de transport marfa în altul de transport persoane, respectiv microbuz cu 17-19 locuri pe scaune, practic include două transformări majore:

-o transformare (înlocuire) a motorului dintr-un motor cu ardere internă m.a.s. (motor cu aprindere prin scânteie, pe benzină) sau m.a.c.(cu aprindere prin compresie, diesel) cu un motor electric.

Această transformare include multe modificări în structura autovehiculului, cele două motoare fiind practic incompatibile, -a doua transformare (modificare) amplă , constă în decularea pereților laterali ai autovehiculului de marfa (se caută de regulă un furgon, care are pereții compartimentului de marfa asemănători cu pereții unui microbuz).

Pentru această transformare practic se decupează prin sudură din pereții furgonului pentru a crea lăcașe în care se montează geamurile laterale ale microbuzului, după care se

încearcă prin amenajări manuale modificarea autovehiculului de transport marfa, într-un microbuz.

Aceste lucrări de transformare a unui autovehicul de transport marfa în unul de transport persoane, impune lucrări specifice care afectează structura de rezistență a viitorului microbuz, deoarece un autovehicul de transport marfa are o structură de rezistență adaptată pentru transport marfa, față de un autovehicul de transport persoane care impune o structură de rezistență diferită față de un autovehicul de transport marfa precum și a sistemelor care concură la siguranța persoanelor transportate.

Acest microbuz urmează o omologare RAR , care în cele mai multe cazuri aceasta este subiectivă , consecutiv cu modificarea cărții de indentitate a autovehiculului.

În această situație , dacă s-ar accepta oferta de achiziție SC ...SRL , în primul rând nu ar corespunde cu caietul de sarcini, care prevede un microbuz de serie, deci fabricat într-o fabrică, nu într-un atelier , care să se încadreze în categoria M3, clasa B, nu așa cum a oferit SC ...SRL care este transformat artizanal dintr-un autovehicul de transport marfa care se încadrează în categoria N2M3 . De asemenea, nici condițiile de finanțare a acestui proiect prin fonduri PNRR nu ar fi respectate cu această ofertă, existând suspiciunea rezonabilă de a fi imputate cumpărătorului dacă ar accepta această ofertă.

CAPITOLUL III CONCLUZII

3.1. Oferta depusă de SC ...SRL pentru achiziționarea celor două microbuze de transport persoane cu capacitatea de transport de 17-19 locuri de UAT ... din jud. Buzău, nu este conformă cu caietul de sarcini și cu condițiile de finanțare pentru acest proiect, fapt pentru care nu poate fi acceptată de UAT

Microbuzele oferite de SC ...SRL se încadrează în categoria N2M3, deci sunt transformate dintr-un autovehicul de transport marfa care corespunde categoriei de transport N2, în atelierul propriu într-un microbuz de transport persoane, care trebuie să se încadreze în categoria M3.

Aceste microbuze nu pot fi considerate a fi de nici serie , deci fabricate de o fabrică specializată în producerea de microbuze, așa cum se prevede în caietul de sarcini pentru achiziția acestor microbuze.

Având în vedere răspunsul ofertantului și concluziile raportului de expertiză, comisia de evaluare declară oferta depusă de ...SRL ca fiind neconformă și, drept urmare, o respinge.

Raționamentul conturat de ...SRL în favoarea conformității propunerii tehnice vizavi de prezentarea certificatelor de omologare, nu este judicios și nu va fi reținut de Consiliu în soluționare din considerentele mai jos expuse.

Așa cum a fost anterior reținut, membrii comisiei de evaluare constatând faptul că în cadrul certificatelor prezentate de ofertanta ...SRL peste tot este trecută categoria vehiculului N2, M2 și lipsa certificatului de conformitate pentru microbuzul nepoluant/electric categoria M3, clasa B au solicitat clarificarea aspectelor identificate.

Argumentele aduse de contestatoare în favoarea faptului că microbuzul oferit, categoria M3 corespunde integral cerințelor legislației de omologare, care include și regulamentele precizate de autoritatea contractantă se bazează pe următoarele aspecte:

- confirmam ca vehiculul oferit este categoria M3. El este un microbuz fabricat stadiul 2 având la baza un vehicul de baza furgon categoria M2 pentru care am prezentat certificatele de omologare solicitate;

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

- în aceste condiții certificatele emise pentru vehicule N2/M2 sunt acoperitoare și pentru vehiculele M3;

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

- în concluzie, dacă autovehiculul corespunde categoriei M2 / N2 este clar că va corespunde și categoriei M3;

- credem că autoritatea contractantă este într-o eroare (intentionată sau din necunoaștere). Ghidul de finanțare nu impune obligativitatea omologării de tip, ci solicită omologare conform reg 2018/858. Or reg 2018 / 858 reglementează atât **omologarea individuală** cât și **cea de tip**. Atasăm extras din acest regulament. Este restrictiv să se impună omologare de tip, ceea ce contravene prevederilor legislației achizițiilor publice;

- cerința caietului de sarcini era să prezentăm certificate de conformitate sau certificatele de omologare;

- noi am prezentat certificatele de omologare și am oferit explicații la punctul anterior.

Ca un prim aspect din analiza răspunsului furnizat de ...SRL Consiliul constată că ofertanta confirmă faptul că produsul oferit nu deține „omologarea de tip”, cerință obligatorie a caietului de sarcini, așa cum a fost arătat în solicitare.

Vizavi de susținerea contestatoarei că impunerea prezentării omologării de tip este restrictivă, Consiliul determină că aceasta este tardiv formulată fiind aferentă documentației de atribuire, neținând de evaluarea ofertelor.

Așa cum a fost mai sus arătat potrivit caietului de sarcini ofertanții trebuiau să ofere un microbuz nepoluant/electric care trebuie să fie **produs de serie, nou, din categoria M3, clasa B**. De asemenea s-a precizat faptul că la procedură nu sunt acceptate **microbuze modificate insotite de certificat de omologare individuală**, omologarea se va face, după cum prevede Ghidul de Finanțare publicat în Monitorul Oficial al României nr. 467Bis din 10.05.2022, **numai în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) GSR 2019/2144, respectiv omologare de tip**.

Mai departe achiziția a detaliat și explicat modalitatea de îndeplinire a cerinței privind microbuzul nepoluant/electric să fie **produs de serie, nou, din categoria M3, clasa B** solicitând ca documente suport să fie prezentarea:

- unui certificat de conformitate pentru un microbuz similar cu cel oferit, din categoria M3,

să fie

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

Având în vedere că această cerință a prezentării omologării de tip a caietului de sarcini nu a fost contestată sau modificată în termenul legal,

după depunerea ofertelor a devenit obligatorie, atât pentru ofertant, cât și pentru autoritatea contractantă.

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

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

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

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

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

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

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

Întinderea/înțelegerea asupra modului de îndeplinire a cerinței nu mai poate face obiectul analizei Consiliului, la etapa adresării solicitărilor de clarificare/comunicării rezultatului procedurii, inclusiv sub aspectul legalității respectivei cerințe, raportat la normele art. 26 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 și la cele ale art. 248 C. proc. civ., este incidentă tardivitatea reclamării cerințelor din documentația de atribuire.

Mai mult, așa cum a fost anterior arătat una din cerințele obligatorii impuse de Ghidul de finanțare pentru acest proiect este ca produsele achiziționate să dețină „*omologare de tip*”, nefiind permisă omologarea individuală. Nerespectarea acestei condiții a finanțatorului conduce la pierderea finanțării și implicit la suportarea costurilor proiectului din bugetul propriu, situație asimilabilă cu o pagubă adusă autorității contractante.

Prin urmare, interesul autorității contractante este corelat cu cerințele caietului de sarcini, acceptate de către toți ofertanții la momentul depunerii ofertelor, iar ofertantul era obligat să țină cont de condițiile realizării acestei achiziții în cadrul proiectului, fiind înștiințați de acest fapt prin intermediul documentației de atribuire.

Potrivit Raportului de încercare nr. 60/24 se constată că acesta este efectuat în scopul **omologării naționale individuale a tipului de vehicul și nu este o omologare de tip** – astfel cum s-a solicitat în cadrul caietului de sarcini. Din cadrul acestui înscris rezultă că **producătorul vehiculului incomplet este Yangzhou Yaxing Coach Co, Ltd și al vehiculului completat ...SRL.**

Fără a mai relua toate informațiile precizate în cadrul propunerii tehnice, cu titlu de exemplu se reține că potrivit *Comunicării E9*13R11/18*11519*01 – „comunicarea privind prelungirea pentru un tip de vehicul cu privire la sistemul de frânare conform Regulamentului nr. 13 (...) categorie vehicul: **N2 și nu pentru categoria M3*** – astfel cum s-a solicitat în cadrul caietului de sarcini, potrivit *Comunicării E9*100R02/04*1253*01 „comunicarea privind prelungirea omologării pentru un tip de vehicul rutier conform Regulamentului nr. 100 (...) categorie vehicul: **N2, M2 și nu pentru categoria M3*** – astfel cum s-a solicitat în cadrul caietului de sarcini.

În soluționare Consiliul nu va lua în considerare ca fiind judicioase susținerile contestatoarei cu privire la faptul că „*tipul de testări aplicate la vehiculul N2 este egal sau superior celor ce se aplică vehiculelor M3*”, „*aceasta demonstrează ca încercările pentru categoria N2 sunt mai dure decât pentru categoria M3 și în concluzie, acoperitoare pentru categoria*

M3", având în vedere următoarele prevederi din REGULAMENTUL NR. 13 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE- ONU) - Cerințe uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M, N și O, în ceea ce privește frânarea (2016/194) respectiv:

- potrivit anexei nr. 4 cap. 2 „EFICACITATEA SISTEMELOR DE FRÂNARE ALE VEHICULELOR DE CATEGORIILE M2, M3 ȘI N”:

- subcap. 2.1. „Sistemul de frânare de serviciu” tipurile de încercare ale sistemele de frânare de serviciu ale vehiculelor din categoriile M2, M3 și N sunt diferite astfel:

- pentru categoria de vehicule **M2** – sistemul de frânare este supus tipului de încercare **0-I**;

- pentru categoria de vehicule **M3** – **sistemul de frânare este supus tipului de încercare 0-I-II sau IIA**;

- pentru categoria de vehicule **N2** – sistemul de frânare este supus tipului de încercare **0-I**.

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

- Pct. 2.2.4. *Eficacitatea sistemului de frânare de siguranță se verifică prin încercarea de tip 0 cu motorul decuplat, începând de la următoarele viteze inițiale:*

- pentru categoria de vehicule M2/**M3 viteza este de 60 km** iar pentru categoria **N2 viteza este de 50 km**.

Astfel, rezultă că vitezele pentru verificarea sistemului de frânare de siguranță sunt diferite la categoria de vehicule M3 față de N2, se poate observa ca viteza la care se efectuează testele este mai mare pentru categoria M2/M3 (60 km), decât pentru categoria N2 (50 km), fiind evident faptul ca, condițiile pentru obținerea certificatelor pentru categoria M2/M3 sunt mai stricte raportat la N2.

De asemenea, Regulamentul nr. 100 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește cerințele specifice pentru grupul motopropulsor electric (2015/505) prevede în Anexa 8C - ȘOC MECANIC - 3.2. Procedura de încercare - „Dispozitivul supus încercării trebuie supus decelerării sau, la alegerea solicitantului, accelerării, în conformitate cu coridoarele de accelerație specificate în tabelele 1-3. In consultare cu producătorul, serviciul tehnic trebuie să decidă dacă încercările se vor derula în direcție pozitivă, în direcție negativă sau în ambele direcții”.

Prin urmare, în vederea obținerii certificării ECE - R100, eliberate conform regulamentului sus menționat este necesar ca microbuzul să fie supus unor încercări diferite în conformitate cu coridoarele de accelerație

specificate în tabelele 1-3, iar valorile din tabelul pentru categoria M3 sunt diferite de valorile din tabelul pentru categoria M2.

Aceași concluzie de netemeinicie va fi reținută de Consiliu și în ceea ce privește susținerile contestatoarei potrivit cărora „*condițiile certificatelor emise pentru vehiculele N2/M2 sunt acoperitoare*” având în vedere că potrivit anexei 8C a Regulamentului nr. 100 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește cerințele specifice pentru grupul motopropulsor electric [2015/505] se prevăd valori diferite de testare, astfel în cadrul:

- tabelului 1 sunt detaliate valorile pentru vehiculele M1 și N1;
- tabelului 2 sunt detaliate valorile pentru vehiculele M2 și N2;
- tabelului 3 sunt detaliate valorile pentru vehiculele M3 și N3.

Astfel, rezultă că valorile de testare sunt diferite la categoria de vehicule M3 față de N2 și M2.

Potrivit Regulamentul 13 și Regulamentul 100 cuprinzând tipurile de încercări pentru fiecare categorie de vehicul, rezultă că sunt diferite tipurile de încercări efectuate pentru categoriile N2, M2 și M3.

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

Nici argumentele aduse de contestatoare vizavi de faptul că în propunerea tehnica și în răspunsul la clarificări a prezentat cărți de identitate ale vehiculelor comercializate de acesta din care ar rezulta că aceste documente ar putea dovedi atât conformitatea cât și posibilitatea ca aceste tipuri de vehicule să poată fi înmatriculate și finanțate prin programul PNRR Componenta 10, întrucât cartea de identitate a vehiculului are rolul de a certifica proprietatea asupra unui vehicul nicidecum de a certifica omologarea de tip, acesta fiind de fapt rolul unui certificat de conformitate, de a atesta omologarea de tip.

Mai mult, se identifică în documentele transmise de contestatoare că RAR a precizat în mod *explicit* că omologarea microbuzului respectiv este individuală, autoritatea de reglementare certificând deci că microbuzul nu are omologare de tip.

Recapitulând ansamblul considerentelor anterior expuse, rezultă astfel că pentru modelul oferat ...SRL nu a făcut dovada deținerii **unui certificat de conformitate pentru un microbuz similar cu cel oferat, din categoria M3 și nici a unor Certificate de Omologare de tip valabile pentru categoria M3**, din care face parte obiectul prezentei proceduri de achiziție, respectiv **Certificat ECE - R85, Certificat ECE-R13 Tip, Certificat ECE - R100.02 și Certificat ECE - R138**.

Aceeași abordare a îmbrățișat Consiliul și cu ocazia pronunțării Deciziei nr. .. din 05.12.2024 unde s-au reținut următoarele:

(...)

Rezultă astfel că modelul ofertat de către contestator nu a făcut dovada deținerii **unui certificat de conformitate pentru un microbuz similar cu cel ofertat, din categoria M3 și nici a unor Certificate de Omologare de tip valabile pentru categoria M3, din care face parte obiectul prezentei proceduri de achiziție, respectiv Certificat ECE - R85, Certificat ECE-R13 Tip, Certificat ECE - R100.02 și Certificat ECE - R138.**

În susținere, Consiliul reține prevederile Regulamentului nr. 2018/858:

- art. 3 pct. 1 „**omologare de tip**” înseamnă **procedura prin care o autoritate de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante;**”

- art. 3 pct. 5 „**certificat de conformitate**” înseamnă **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. 6 „**omologare individuală a unui vehicul**” înseamnă procedura prin care o autoritate de omologare certifică faptul că **un anumit vehicul, unic sau nu, respectă dispozițiile administrative și cu cerințele tehnice relevante pentru omologarea UE individuală a vehiculelor sau pentru omologarea națională individuală a vehiculelor;**

- art. 3 pct. 7 „**omologare de tip a întregului vehicul**” înseamnă **procedura prin care o autoritate de omologare certifică faptul că un tip de vehicul incomplet, complet sau completat respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante;**

- art. 3 pct. 8 „**omologare de tip în mai multe etape**” înseamnă procedura prin care una sau mai multe autorități de omologare certifică faptul că, **în funcție de stadiul său de completare, un tip de vehicul incomplet sau completat respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;**

- art. 3 pct. 25 „**vehicul incomplet**” înseamnă **orice vehicul a cărui completare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație pentru a îndeplini cerințele tehnice relevante prevăzute în prezentul regulament;**

- art. 3 pct. 26 „**vehicul completat**” înseamnă **un vehicul rezultat în urma procesului de omologare de tip în mai multe etape care îndeplinește cerințele tehnice relevante prevăzute în prezentul regulament;**

- 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. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie este conceput astfel încât să prevină falsificarea.

Certificatul de conformitate pe suport de hârtie se înmânează gratuit cumpărătorului odată cu vehiculul. Înmânarea certificatului nu poate fi condiționată de o cerere explicită sau de transmiterea de informații suplimentare producătorului.”

- 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.**”

Astfel, rezultă că un certificat de conformitate trebuie să conțină anumite informații.

Autoritatea contractantă a menționat în cadrul caietului de sarcini că „**Nu se vor accepta microbuze modificate însoțite de certificat de omologare individuală, omologarea se va face, după cum prevede Ghidul de Finanțare publicat în Monitorul Oficial al României nr. 467Bis din 10.05.2022, numai în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) GSR 2019/2144, respectiv omologare de tip.**”

Astfel, trimiterea la Regulamentului (UE) GSR 2019/2144 implică respectarea prevederilor Regulamentului nr. 2018/858 având în vedere că primul regulament este de modificare a celui de al doilea.

Conformitatea vehiculelor ofertate trebuia verificată în cadrul propunerii tehnice depuse, prin raportare la necesitățile exprese din caietul de sarcini.

Jurisprudența Consiliului referitoare la faptul că testările potrivit regulamentelor incidente în domeniu sunt diferite în funcție de fiecare categorie de vehicul, neputându-se afirma, cum eronat susține contestatoarea, că pot fi considerate suficiente testările de la o categorie la alta este constantă, aceeași abordare regăsindu-se, cu titlu de exemplu și în considerentele Deciziei nr. ... unde s-au reținut următoarele:

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

Concluziile achizitoarei au fost:

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

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

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

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

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

Prin contestație, s-au susținut următoarele:

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

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

36. *În egală măsură, punctăm faptul că un vehicul de baza N2 poate fi transformat intr-un vehicul final M3. Deoarece N2 are masa maxima intre 3500 si 12000 kg, iar M3 masa maxima peste 5000 kg. Deci se vede clar ca un vehicul inițial N2 poate fi convertit in M3.*

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

37. *Cu titlu de exemplu, atașăm în Anexa 6 extras din regulamentele de omologare (13 - franare si 14 ancoraje centuri), din care se poate observa că cerințele N2 sunt mai dure. Astfel, la Regulamentul 13, testele de franare se fac la N2 pentru o viteza mai mare, respectiv 100 km/h in timp de la m³ este viteza de 90 km/h.*

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

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

40. Din acest motiv transformarea N2 în M3 implica doar o simpla formalitate, fara teste de verificare a îndeplinirii condițiilor.

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

Totodată, intervenienta a susținut:

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

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

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

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

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

(...)

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

De asemenea, Regulamentul nr. 100 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește cerințele specifice pentru grupul motopropulsor electric (2015/505) prevede în Anexa 8C - ȘOC MECANIC - 3.2. Procedura de încercare - „Dispozitivul supus încercării trebuie supus decelerării sau, la alegerea solicitantului, accelerării, în conformitate cu coridoarele de accelerație specificate în tabelele 1-3. În consultare cu producătorul, serviciul tehnic trebuie să decidă dacă încercările se vor derula în direcție pozitivă, în direcție negativă sau în ambele direcții”

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

(...)

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

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

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

Cele susținute prin contestație referitoare la posibilitatea transformării vehiculelor, că ar fi mai stricte cerințele N2 decât cele M3, că transformarea N2 în M3 implică doar o simplă formalitate, separat de faptul că sunt simple afirmații fără a fi însoțite de probe concludente,

demonstrează doar neîndeplinirea cerințelor din caietul de sarcini referitoare la prezentarea certificărilor europene pentru ceea ce s-a oferit.

În ceea ce privește reclamațiile aduse vizavi de expertiza dispusă de autoritatea contractantă se constată netemeinicia acestora. În stabilirea acestei finalități se are în vedere faptul că achizitoarea a făcut aplicarea dispozițiilor art. 126 din HG nr. 395/2016 și a apelat la un expert cooptat care a elaborat *Raportul de evaluare tehnic înregistrat sub nr. 1266/05.09.2024*.

Sunt relevante în soluționare dispozițiile prevăzute în HG nr. 395/2016, respectiv:

(1) Autoritatea contractantă are obligația de a desemna, pentru atribuirea contractelor de achiziție publică/acordurilor-cadru, persoane responsabile pentru evaluarea ofertelor și, după caz, a solicitărilor de participare, care se constituie într-o comisie de evaluare.

(2) În sensul prevederilor alin. (1), din cadrul comisiei de evaluare pot face parte membri aparținând compartimentelor autorității contractante și, după caz, din cadrul entității finanțatoare a contractului de achiziție publică, dacă autoritatea contractantă transmite o solicitare motivată în acest sens. În cazul în care beneficiarul final al contractului/acordului-cadru este o altă autoritate contractantă, din cadrul comisiei de evaluare pot face parte membri aparținând atât autorității contractante care organizează procedura de atribuire, cât și autorității contractante beneficiare.

(3) În cazul în care evaluarea solicitărilor de participare/ofertelor necesită o expertiză aprofundată în domeniul achizițiilor publice ori de natură tehnică, financiară, juridică și/sau privind aspectele contractuale specifice, autoritatea contractantă poate desemna, pe lângă comisia de evaluare, specialiști externi numiți experți cooptați. (...)

(...)

Art. 128. - (1) Experții cooptați prevăzuți la art. 126 alin. (3) pot fi desemnați încă de la începutul procesului de evaluare sau pe parcursul acestui proces, în funcție de problemele care ar putea impune expertiza acestora, scop în care în cadrul deciziei de desemnare a experților cooptați se precizează atribuțiile și responsabilitățile specifice deținute pe parcursul procesului de evaluare.

(2) Propunerea privind cooptarea experților externi, respectiv necesitatea participării acestora la procesul de evaluare se justifică și se realizează prin raportare la atribuțiile și responsabilitățile ce sunt deținute/exercitate de către aceștia în aplicarea prevederilor alin. (1).

(3) Experții cooptați nu au drept de vot în cadrul comisiei de evaluare, însă în îndeplinirea atribuțiilor ce le revin potrivit legii și a mandatului primit în baza deciziei de desemnare, precum și a competențelor personale, aceștia procedează la întocmirea unor rapoarte de specialitate asupra cărora își exprimă punctul de vedere, pe baza propriei expertize pe care o dețin.

(4) În sensul prevederilor alin. (3), expertul cooptat este responsabil din punct de vedere profesional pentru acuratețea și realitatea informațiilor consemnate în cadrul raportului de specialitate.

(5) Raportul de specialitate prevăzut la alin. (3) este destinat să faciliteze comisiei de evaluare adoptarea deciziilor în cadrul procesului de analiză a solicitărilor de participare/ofertelor și de stabilire a ofertei/ofertelor câștigătoare.

(6) Membrii comisiei de evaluare care nu sunt de acord cu raportul de specialitate al expertului cooptat prevăzut la alin. (3) au obligația de a-și prezenta punctul de vedere în scris, elaborând în acest sens o notă individuală care devine anexă la raportul procedurii de atribuire. În cadrul acestei note se justifică în mod documentat punctul de vedere al respectivilor membri la un nivel similar cu exigențele ce derivă din aplicarea prevederilor alin. (4).

(7) Raportul de specialitate se atașează la raportul procedurii de atribuire și devine parte a dosarului achiziției publice.

Ulterior achizitoarea a apelat la serviciile unui expert judiciar auto care se afla în tabelul experților judiciari ai Ministerului Justiției (1.1.

Expert judiciar auto - Bercuci Ion din Focșani, (....) carnetul de expert al Ministerului Justiției nr. 987-5526 în specialitatea „autovehicule, circulația rutieră” și atestatul nr.2152/1995 al Agenției Naționale de Privatizare) acțiune care se circumscrie dispozițiilor art. 126 alin. (3) din HG nr. 395/2016 mai sus redată.

Expertul desemnat a întocmit *Expertiza nr 4/11.11.2024, înregistrată la autoritatea contractantă sub nr. 1641/18.11.2024*, care a facilitat comisiei de evaluare adoptarea deciziilor în cadrul procesului de analiză a solicitărilor de participare/ofertelor și de stabilire a ofertei/ofertelor câștigătoare.

Împrejurarea relatată de contestatoare vizavi de reclamațiile aduse privind activitatea membrilor comisiei de evaluare care s-a bazat exclusiv pe concluziile unui raport de expertiză întocmit la cererea ..., *fără încunoștințarea prealabilă și fără participarea ...SRL pe timpul desfășurării expertizei tehnice judiciare. Or, subscrisa am fost privați de dreptul nostru de a depune documente, explicații, clarificări sau puncte de vedere în cadrul expertizei întocmită* nu sunt întemeiate, scopul dispunerii expertizei fiind de a facilita membrilor comisiei de evaluare adoptarea deciziilor în cadrul procesului de analiză care au necesitat o expertiză aprofundată de natură tehnică.

Așa cum a fost anterior arătat, contestatoarea susține că din actele evaluării nu reiese faptul că ar fi fost analizată și oferta depusă de contracandidata sa Astfel contestatoarea reclamă faptul că expertiza dispusă de achizitoare a vizat doar oferta sa, nu și oferta declarată câștigătoare.

Or, achizitoarea în cazul ofertantei ... nu s-a aflat în aceeași situație, din documentele depuse rezultând îndeplinirea cerințelor care au făcut obiectul expertizei dispuse și care au fost reținute în decizia de respingere a ofertei ...SRL.

Astfel, din examinarea documentelor depuse de ... se reține faptul că ofertanta a făcut dovada deținerii unui certificat de conformitate pentru un microbuz similar cu cel ofertat, din categoria M3 și a unor Certificate de Omologare de tip valabile pentru categoria M3, din care face parte obiectul prezentei proceduri de achiziție, respectiv a anexat Certificat ECE R 85.pdf; Certificat ECE R 13.pdf; Certificat ECE R 100.pdf; Certificat ECE R 122.pdf; Certificat ECE R 138.pdf și Certificatul de conformitate 5.6.pdf pentru un microbuz similar cu cel ofertat ... din categoria M3.

Față de cele anterior redată sunt neîntemeiate susținerile contestatoarei privind *...oferă un microbuz electrificat artizanal cu un kit electric ..., montat pe un furgon marfă Aceasta este o lucrare artizanală cu limitare de capacitate tehnică și probleme de realizare a autonomiei și ceea ce este mai grav, probleme de siguranța circulației la frânare*, din înscrisurile depuse constatându-se îndeplinirea cerințelor solicitate prin caietul de sarcini.

În concluzie, Consiliul achiesează la concluziile la care a ajuns autoritatea contractantă, respectiv de neconformitate a ofertei depusă în cauza expusă și susține că ofertanții au obligația de a întocmi ofertele cu respectarea prevederilor documentației de atribuire, după cum rezultă din dispozițiile art. 123 alin. (1) din HG nr. 395/2016, potrivit cu care „Ofertantul elaborează oferta în conformitate cu prevederile documentației de atribuire (...)”.

În raport de cele mai sus evocate și ținând seama de atribuțiile comisiei de evaluare, expres și imperativ prevăzute de lege, Consiliul constată că această verificare s-a făcut cu rigurozitatea impusă de legislația în domeniu și, pe cale de consecință, critica contestatorului privind nelegalitatea evaluării este nefondată, urmând să fie respinsă.

În atari condiții, Consiliul constată că nu se mai impune o reevaluare a ofertelor, în etapa de evaluare a ofertelor autoritatea contractantă respectând prevederile legale aplicabile și asumându-și răspunderea asupra deciziilor luate în cadrul procedurii de atribuire, rezultatele evaluărilor efectuate fiind consemnate în procesele-verbale intermediare de evaluare și fiind luate în considerare în decizia de atribuire a contractului de achiziție publică, potrivit Raportului procedurii nr. 28/13.01.2025.

În atari condiții, respingerea ofertei ...SRL fiind legală, cele susținute de contestatoare sunt nefondate. Neexistând motive întemeiate pentru infirmarea măsurii luate de autoritate, Consiliul urmează să respingă criticile formulate de societatea contestatoare.

Pentru considerentele anterior evocate, în baza art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, privind remediile și căile de atac, Consiliul respinge, ca nefondată, contestația formulată de ...SRL, în contradictoriu cu

Cât privește cheltuielile de judecată solicitate de contestatoare, acestea vor fi respinse ca nefondate, având în vedere soluția de respingere pronunțată pe fondul cauzei. Mai mult se reține faptul că aceste cheltuieli nici nu au fost probate, nefiind depuse documente justificative în susținere.

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

În temeiul art. 26 alin. (6) 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, pentru considerentele evocate în motivarea prezentei, respinge, ca nefondată, contestația formulată de ...SRL, în contradictoriu cu

Respinge solicitarea contestatoarei privind plata cheltuielilor efectuate cu soluționarea contestației, ca nefondată.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părțile cauzei potrivit dispozițiilor art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare.

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, în temeiul art. 29 din Legea nr. 101/2016.

PREȘEDINTE,

MEMBRU,

MEMBRU,

Redactată în 4 exemplare originale, conține 28 pagini.