

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

DECIZIE

Nr. 2051/C1/2206

Data: 30.09.2021

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 44478/07.09.2022, formulată de SC SA, cu sediul în comuna, sat, ..., județul, având cod unic de înregistrare înmatriculată la Oficiul pentru Registrul Comerțului sub nr., reprezentată legal prin președinte și convențional prin, cu sediul procesual ales pentru comunicarea actelor de procedură în ..., formulată împotriva „răspunsului consolidat la solicitările de clarificări nr. 87300/01.09.2022, în ceea ce privește răspunsul autorității contractante la întrebările nr. 6, nr. 9 și nr. 10”, aferent documentației de atribuire elaborată de către autoritatea contractantă, cu sediul în, ..., județul, în cadrul procedurii licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică, având ca obiect: „Achiziția de autobuze electrice și stații de alimentare pentru autobuze electrice (cu încărcare rapidă și încărcare lentă) în cadrul proiectului: «Modernizarea transportului public din», cod SMIS 128393»,, s-a solicitat: anularea în parte răspunsului consolidat la solicitările de clarificări ale operatorilor economici interesați nr. 87300/01.09.2022, în ceea ce privește răspunsul autorității contractante la întrebările nr. 6, nr. 9 și nr. 10; obligarea autorității contractante la stabilirea unui nou termen limită pentru depunerea ofertelor.

În luarea deciziei, CONSILIUL, legal investit, a avut în vedere următoarele:

În fapt, contestatorul precizează că prin răspunsul consolidat la solicitările de clarificări ale operatorilor economici interesați, având nr. 87300/01.09.2022, autoritatea contractantă a efectuat, printre altele, trei modificări importante ale documentației de atribuire:

a) răspunsul la întrebarea nr. 6 – cerința privind podeaua coborâtă prevăzută la Secțiunea 2 - Componenta vehicule de transport

public (pagina 8 din caietul de sarcini) - și la Secțiunea 2.1 - Condiții tehnice minimale (pagina 10 din caietul de sarcini), deși inițial impunea să nu existe trepte pe întreaga suprafață destinată pasagerilor în picioare, ulterior a fost modificată în sensul că podeaua va fi coborâtă doar în zona pentru persoane cu dizabilități și cărucioare și în zona dintre ușa II și ușa I a autobuzului;

b) răspunsul la întrebarea nr. 10 - cerința privind emitentul buletinelor de măsurători SORT 2 prevăzută de Secțiunea 2.4 - Bateriile electrice (pagina 16 din caietul de sarcini) - deși inițial se impunea ca laboratorul emitent să fie acreditat din UE, ulterior a fost schimbată în sensul că se acceptă și ca laboratorul emitent să fie acreditat conform legislației UE;

c) răspunsul la întrebarea nr. 9 - cerința referitoare la certificatul european de omologare prevăzută de Secțiunea 2 - Componenta vehicule de transport public (paginile 8-9 din caietul de sarcini), deși inițial se solicita ca la ofertare să fie depus certificatul de omologare națională de tip pentru autovehicule fabricate în serii mici emis de RAR sau certificatul de omologare de tip CE emis de autoritățile competente într-unul din statele membre ale UE, iar dacă varianta sau versiunea ofertată conform cerințelor caietului de sarcini nu se regăsește în certificatul de omologare de tip, se permitea depunerea unei declarații-angajament prin care ofertantul se obliga ca, cu 30 de zile înainte de ofertare să prezinte o extindere a omologării de tip ce va cuprinde varianta sau versiunea ofertată conformă cu cerințele caietului de sarcini, a fost ulterior modificată în sensul că „la ofertare trebuie depus certificatul european pentru produsul / varianta sau versiunea ofertată, iar nu pentru un alt model de alte dimensiuni sau caracteristici”.

Față de cele mai sus menționate, contestatorul arată că modificarea:

a) cerinței privind podeaua complet coborâtă și a cerinței referitoare la laboratorul acreditat emitent al buletinului de măsurători SORT 2 a fost realizată cu încălcarea dispozițiilor art. 154 și ale art. 160 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, precum și a prevederilor art. 20 alin. (2) din HG nr. 395/2016, fiind nesocotită obligația autorității contractante de a elabora documentația de atribuire astfel încât să se asigure operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției și cea de a răspunde în mod clar și complet tuturor solicitărilor de clarificare;

b) cerinței privind documentația de omologare aferentă autobuzelor electrice, a fost realizată cu încălcarea dispozițiilor art. 50 și 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016, restrângând în mod artificial libera concurență.

În ceea ce privește modificarea cerințelor privind podeaua complet coborâtă și referitor la laboratorul acreditat emitent al buletinului de

măsurători SORT 2, contestatorul apreciază că aceasta a fost realizată în mod neclar și contradictoriu.

Astfel, arată că potrivit caietului de sarcini - Secțiunea 2, pagina 8 - „Autobuzele electrice vor fi de tip solo (nearticulate), cu planșeu jos (podea coborâtă), fără a avea trepte pe suprafața destinată pasagerilor în picioare, facilitați pentru accesul nelimitat al persoanelor cu mobilitate redusă (rampa-kneeling), fără etaj, caroserie CE, destinate transportului urban de calatori”; totodată, la pagina 10 a caietului de sarcini se arată: „caroseria va fi autoportantă de tip cheson și va avea podeaua coborâtă. Nu vor fi admise trepte pe toată suprafața disponibilă pentru calatorii în picioare [...]”. Prin clarificarea transmisă la întrebarea nr. 6 din răspunsul consolidat, autoritatea contractantă precizează: „Soluția prezentată de dumneavoastră respectă cerințele caietului de sarcini și se acceptă”.

Raportat la solicitarea transmisă de către operatorul economic interesat, respectiv de a se confirma că „vehiculele cu podeaua complet coborâtă, care sunt omologate conform R107 și care asigură accesul persoanelor cu dizabilități sau mobilitate redusă și care prezintă podea coborâtă în zona pentru persoane cu dizabilități și cărucioare, precum și în toată zona de la ușa II până la ușa I vor fi acceptate la ofertare”, contestatorul menționează că cerințele din caietul de sarcini - potrivit cărora nu trebuie să existe trepte pe întreaga suprafață disponibilă pentru pasagerii în picioare - au fost modificate, în sensul că e necesar ca podeaua să fie coborâtă doar între primele două uși ale autobuzelor, fără a se mai specifica dacă există sau nu trepte pe întreaga suprafață disponibilă pentru pasagerii în picioare.

Or, având în vedere că la pagina 10 din caietul de sarcini se menționează că autobuzele vor fi prevăzute cu minim două uși de acces cu funcționare automată pentru călători, rezultă că modul de formulare a solicitării de clarificare și răspunsul autorității contractante permit ca participanții la procedura de atribuire să oferteze autobuze cu trei sau mai multe uși de acces (cât timp se încadrează în limitele dimensionale prevăzute de caietul de sarcini) în cazul cărora nu se va mai aplica cerința inexistenței oricăror trepte pe suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare.

În opinia contestatorului, răspunsul autorității contractante devine astfel neclar, incomplet și pare că intră în contradicție cu însuși scopul achiziției, respectiv de a cumpăra autobuze electrice cu podea complet coborâtă (iar nu doar parțial coborâtă sau de tip „low-floor”, care reprezintă o soluție inferioară decât cea urmărită de achizitor).

Mai mult, clarificarea este contrară inclusiv cerinței conform căreia nu trebuie să existe trepte pe întreaga suprafață disponibilă pentru pasagerii în picioare. Aceasta impune ca în dreptul tuturor ușilor de acces, indiferent de numărul acestora, să nu existe trepte. Totodată, nu

sunt permise trepte nici pe culoarul pe care pot sta pasagerii aflați în picioare și nici în alte părți ale suprafeței disponibile pentru aceștia, astfel cum este ea definită și caracterizată de către dispozițiile Regulamentului CEE-ONU nr. 107.

Așadar, în ipoteza descrisă în întrebarea nr. 6, care nu precizează expres numărul total de uși, ar fi permise trepte în zona aflată în spatele „ușii II”.

Contestatorul arată că potrivit pct. 2.14.1 din Regulament, „planșeu” înseamnă acea parte a caroseriei a cărei suprafață superioară susține pasagerii care călătoresc în picioare, picioarele pasagerilor care sunt așezați pe scaune, conducătorul auto și orice membru al personalului de bord și care poate susține suporturile scaunelor. Conform pct. 2.15, „culoar”, înseamnă spațiul care asigură accesul pasagerilor de la scaun sau de la rândul de scaune spre orice alt scaun sau rând de scaune sau spre orice punct de acces de la și spre orice ușă de serviciu sau scară de comunicare interioară, precum și de la și spre orice zonă destinată pasagerilor în picioare.

Acesta nu cuprinde:

2.15.1. spațiul de 300 mm din fața fiecărui scaun, cu excepția situației în care există un scaun orientat spre laterală și amplasat peste arcul roții, caz în care dimensiunea respectivă se poate reduce la 225 mm (a se vedea anexa 4, figura 25);

2.15.2. spațiul de deasupra suprafeței oricărei trepte sau scări (cu excepția cazului în care suprafața treptei se continuă cu cea a unui culoar sau a unei căi de acces); sau

2.15.3. orice spațiu care permite acces la un singur scaun sau rând de scaune sau la o pereche de scaune sau rând de scaune transversale și așezate față în față.

Totodată, arată că în Anexa 3 - Cerințe aplicabile tuturor vehiculelor - a Regulamentului (pct. 7.2.2 și urm.) se regăsesc cerințele pentru suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare, subliniind că aceste noțiuni utilizate de Regulament sunt deosebit de relevante pentru modul de interpretare al cerințelor din caietul de sarcini și trebuie folosite în mod corespunzător și consecvent atât de către autoritatea contractantă, cât și de către operatorii economici interesați.

Or, se constată că potențialul ofertant care a transmis întrebarea nr. 6 a formulat-o într-un mod defectuos și apt de a induce în eroare, fără a utiliza noțiunile consacrate, motiv pentru care, consideră că răspunsul primit din partea autorității contractante este neclar și nu respectă exigentele art. 160 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, conducând la neîndeplinirea, de către documentația de atribuire, a condițiilor prevăzute de art. 154 din același act normativ.

Prin urmare, contestatorul solicită anularea acestui răspuns și menținerea cerințelor inițiale ale caietului de sarcini.

În ceea ce privește laboratorul emitent al buletinelor de măsurători SORT 2, contestatorul arată că în cadrul Secțiunii 2.4 din caietul de sarcini (pagina 16), cerința stabilește că „ofertantul va prezenta la ofertare un buletin de măsurători din care să reiasă consumul specific pentru ciclul de deplasare SORT2 („Standardised On-Road Test cycles” - ciclul 2, mixed/easy urban) emis de un laborator acreditat din UE, conform documentului UITP „E-Sort Electric Addendum” (a se vedea <http://www.uitp.org/news/E-SORT-addendum>) sau va prezenta măsurători/teste din care să reiasă consumul de energie electrică pentru tracțiune, în acest caz urmând a depune și o Declarație-angajament prin care ofertantul își asumă prezentarea până la livrarea primului vehicul a unui buletin de măsurători emis de un laborator acreditat din UE [...]”.

Astfel, contestatorul consideră că prin răspunsul la întrebarea nr. 10, autoritatea contractantă modifică cerința citată anterior, în sensul că laboratorul acreditat la care se face referire nu mai trebuie să fie acreditat din UE, fiind suficient să fie acreditat „conform legislației UE utilizând metodologia și protocolul de testare prezentate în broșura UITP Project E-SORT”, aspect care implică prezentarea de dovezi în acest sens.

Așadar, contestatorul arată că, în urma publicării răspunsului consolidat, autoritatea contractantă permite ca buletinele de măsurători (indiferent dacă sunt prezentate la ofertare sau înainte de prima livrare) să fie emise de către un laborator acreditat conform legislației UE din afara Comunității Europene.

În opinia contestatorului, nelegalitatea modificării constă în faptul că noua cerință nu asigură ofertanților o informare completă, nefiind clar din modul de formulare a clarificării ce înseamnă „prezentarea de dovezi în acest sens”.

De asemenea, consideră că pentru a satisface exigențele prevăzute de art. 154 din Legea nr. 98/2016 și art. 20 alin. (2) din HG nr. 395/2016, autoritatea contractantă este obligată să indice care sunt dovezile (cel puțin la nivel exemplificativ) care sunt apte să demonstreze că un laborator este acreditat conform legislației UE utilizând metodologia și protocolul de testare prezentate în broșura UITP „Project E-SORT”.

Prin urmare, contestatorul solicită anularea acestei clarificări și menținerea cerinței inițiale a cărei modificare s-a realizat în mod nelegal de către viitorul achizitor.

În continuare, contestatorul consideră că prin modificarea cerinței privind documentația de omologare se restricționează în mod nejustificat libera concurență.

Contestatorul precizează că în urma publicării răspunsului consolidat, dispozițiile caietului de sarcini referitoare la documentația de omologare sunt modificate și stabilesc, în esență, că se vor accepta doar

variantele/versiunile de autobuze electrice care sunt conforme cu cerințele caietului de sarcini și pentru care ofertantul deține, la data ofertării, certificat de omologare.

Astfel, arată că raportat la prevederile caietului de sarcini - Secțiunea 2, paginile 8-9, prin clarificarea transmisă la întrebarea nr. 9 din Răspunsul consolidat, autoritatea contractantă precizează: „Vă confirmăm că la ofertare trebuie depus certificatul European pentru produsul/varianta sau versiunea ofertată, iar nu pentru un alt model de alte dimensiuni sau alte caracteristici”.

Față de acest aspect, contestatorul consideră că autoritatea contractantă elimină posibilitatea participării la procedura de atribuire a operatorilor economici care s-ar regăsi în situația în care dețin certificat de omologare de tip pentru vehicul, dar care trebuie să obțină o extindere sau o revizuire a omologării astfel încât să fie omologată și varianta/ versiunea ofertată, conformă cu cerințele caietului de sarcini, depunând în acest sens declarația-angajament la care face referire caietul de sarcini.

În opinia contestatorului, o astfel de modificare restricționează în mod nepermis și nejustificat libera concurență, subliniind că scopul acordării posibilității de a depune declarația-angajament este tocmai cel al atragerii în procedură a unui număr cât mai mare de operatori economici ale căror produse sunt omologate de tip, chiar dacă în certificatele de omologare nu este prevăzută și varianta / versiunea solicitată de autoritatea contractantă.

În susținere, menționează că modificarea omologării prin extindere este reglementată inclusiv de Regulamentul CE-ONU nr. 107, conform art. 6.1 și urm.

Astfel, din dispozițiile normative anterior menționate rezultă că există posibilitatea ca extinderea omologării cu privire la varianta / versiunea ofertată să nu se traducă printr-o modificare de substanță a certificatului de omologare ori să se realizeze alte încercări în urma cărora să se acorde/confirmare extinderea.

Totodată, menționează că nu este suficient de clară, clarificarea publicată de către autoritatea contractantă, în sensul că deși are valoarea unei confirmări pare că se efectuează o modificare substanțială a unei cerințe din caietul de sarcini, în sensul eliminării unei bune părți a acesteia, respectiv a posibilității ofertanților de a depune o declarație-angajament în ipoteza în care varianta sau versiunea ofertată conform specificațiilor nu se regăsește în certificatul de omologare de tip. Pe de altă parte, susține că răspunsul la solicitarea de clarificare poate fi interpretat în sensul că certificatul de omologare trebuie să privească tipul de produs ofertat, iar nu alt tip de vehicul; modificarea la care a făcut referire nu este certă, ci a fost dedusă pe cale de interpretare.

Or, consideră că însăși această lipsă de claritate denotă nelegalitatea răspunsului la solicitarea de clarificare.

Precizează că utilizarea noțiunilor „model” și „produs” și trimiterea generică la „alte caracteristici” este și ea lipsită de precizie și consecvență, îndepărtându-se în mod evident de la noțiunile consacrate de Regulamentul CEE-QNU nr. 107, respectiv: „vehicul”, „tip de vehicul”, etc..

În sensul celor de mai sus, invocă prevederile art. 50 și art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016.

În ceea ce privește faptul că mai nou, participanții la procedura de atribuire nu pot obține, anterior livrării, extinderea omologării și cu privire la varianta / versiunea ofertată, contestatorul consideră că acest aspect reprezintă un obstacol nejustificat față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.

În susținere face referire la pct. 2.1.2 din Partea B a Anexei 1 la Regulamentul UE nr. 858/2018, precum și la jurisprudența CJUE.

În ceea ce privește necesitatea stabilirii unui nou termen limită de depunere a ofertelor, contestatorul invocă prevederile art. 153 alin. (1) lit. b), alin. (2) și alin. (4) din Legea nr. 98/2016, menționând că în condițiile în care documentul prin care a fost publicat răspunsul consolidat a fost modificată în mod semnificativ documentația de atribuire, autoritatea contractantă are obligația de a prelungi în mod corespunzător termenul limită stabilit inițial.

În susținere, precizează că un termen de 11 zile între data publicării Răspunsului consolidat și data deschiderii ofertelor nu este proporțional cu volumul, complexitatea și caracterul suplimentar al informațiilor transmise prin clarificări și a modificărilor aduse documentelor achiziției.

Prin adresa nr. 90571/12.09.2022, înregistrată la CNSC sub nr. 45349/13.09.2022, autoritatea contractantă transmite punctul de vedere cu privire la contestația în cauză.

Preliminar, pe cale de excepție, autoritatea contractantă invocă tardivitatea formulării contestației, arătând că documentația de atribuire a fost publicată în SEAP la data de 04.08.2022.

În susținere apreciază că SC SA își formulează contestația după publicarea în SEAP a adresei către operatorii economici interesați care au solicitat unele clarificări în ceea ce privește conținutul caietului de sarcini.

Astfel, subliniază că, în speță, deși contestatorul a atacat răspunsul autorității contractante la adresa în cauză, în realitate, prin invocarea nerespectării dispozițiilor legale în caietul de sarcini, acesta a atacat documentația de atribuire, cu depășirea termenului legal.

Pe fondul cauzei, raportat la criticile contestatorului, autoritatea contractantă precizează următoarele aspecte:

În ceea ce privește solicitarea contestatorului de anulare în parte, a răspunsului consolidat la solicitările de clarificări nr. 87300/01.09.2022 privind răspunsurile autorității la întrebările 6, 9 și 10, autoritatea contractantă solicită Consiliului respingerea acestui capăt de cerere, deoarece s-a răspuns clar și concis la aceste solicitări.

Cu privire la întrebarea nr. 6, autoritatea contractantă precizează că răspunsul său nu a fost imperativ, cu impunerea unor restricții privind detaliile tehnice, nu a accentuat anumite detalii, astfel încât să se creeze suspiciuni privind participarea ofertanților la procedura de licitație.

Referitor la întrebarea nr. 9 autoritatea contractantă precizează că răspunsul său s-a bazat pe specificațiile din caietul de sarcini, neavând intenția de a restrânge accesul participanților la licitația publică, ci a considerat că răspunsul aduce lămuririle necesare.

Referitor la întrebarea nr. 10, precizează că prin răspunsul la clarificări nu modifică cerințele din caietul de sarcini, mai mult decât atât, permite și altor agenți economici care dețin buletine de măsurători acreditate conform legislației UE să participe la licitația deschisă.

În ceea ce privește solicitarea contestatorului de obligare a stabilirii unui nou termen limită de depunere a ofertelor, autoritatea contractantă apreciază că pentru îndeplinirea acestui obiectiv, contestatorul trebuia să aducă argumente solide în ceea ce privește existența unui caz temeinic justificat, prevenirea unei pagube iminente.

În final, solicită respingerea contestației și menținerea ca fiind legale măsurile de remediere, astfel încât să poată fi reluată procedura de licitație.

Prin adresa nr. 90750/12.09.2022, înregistrată la CNSC sub nr. 45293/12.09.2022, autoritatea contractantă transmite măsurile de remediere luate, precizând „răspunsurile la întrebările nr. 6, 9 și 10 din răspunsul consolidat nr. 87300/01.09.2022 se modifică după cum urmează (...):

„răspuns:

„6. Soluția prezentată de dumneavoastră respectă cerințele caietului de sarcini. Pentru orice soluția propusă evaluarea se va realiza în baza cerințelor caietului de sarcini, în acest caz fiind relevante cerințele cap. 2 din caietul de sarcini.

9. Ofertantul va prezenta la ofertare copia cu semnătura electronică extinsă de pe:

a) certificatul de omologare națională de tip pentru autovehicule fabricate în serii mici emis de RAR; sau

b) certificatul de omologare de tip CE emis de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE, conform Directivei cadru 2007/46/CE de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și

unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective sau conform Regulamentului (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.

În oricare dintre variante, certificatul de tip trebuie să fie valabil la data livrării. Dacă varianta sau versiunea ofertată conformă cu cerințele prezentului caiet de sarcini însoțită de copia cu semnătură electronică extinsă a certificatului de omologare CE pentru tipul de vehicul ofertat și pentru care se angajează să obțină până la livrare, o extindere a omologării de tip.

10. Se acceptă laboratoare acreditate conform legislației UE utilizând metodologia și protocolul de testare prezentate în broșura UITP „Project E-SORT, pentru a nu restricționa accesul operatorilor economici care îndeplinesc condițiile din legislația UE”.

Prin corespondența electronică înregistrată la CNSC sub nr. 45541/13.09.2022, autoritatea contractantă transmite dosarul achiziției publice.

Prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. 46537/20.09.2022, contestatorul formulează note scrise față de măsurile de remediere adoptate de către autoritatea contractantă, prin care solicită soluționarea în continuare a contestației.

Arată că dacă în cazul răspunsului nr. 9 motivele de nelegalitate invocate au fost înlăturate de către autoritatea contractantă, contestația rămânând fără obiect sub acest aspect, în situația celorlalte două răspunsuri, modificările efectuate nu au fost înlăturate.

Astfel, contestatorul precizează că în ceea ce privește răspunsul nr. 6, adăugarea frazei „pentru orice soluție propusă evaluarea se va realiza în baza cerințelor caietului de sarcini, în acest caz fiind relevante cerințele cap. 2 din caietul de sarcini” nu are efect de clarificare întrucât se păstrează și răspunsul inițial prin care se confirmă faptul că o anumită soluție tehnică (greșită), indicată de către un operator economic interesat, ar respecta cerințele caietului de sarcini.

Reiterează că prevederile documentației de atribuire referitoare la podeaua complet coborâtă impun ca aceasta să fie lipsită de trepte pe întreaga suprafață disponibilă pentru pasagerii în picioare și că autobuzele oferite trebuie să fie dotate cu cel puțin două uși de acces.

Or, păstrarea confirmării că vehiculele cu podea complet coborâtă omologate conform Regulamentului nr. 107 și care prezintă podea coborâtă în zona pentru persoane cu dizabilități și cărucioare, precum și în toată zona de la ușa II până la ușa I, vor fi acceptate la ofertare, presupune acceptarea unei soluții contrare cerințelor caietului de sarcini, respectiv a unei soluții tehnice inferioare, specifică unui autobuz electric

cu podeaua parțial coborâtă (cu trepte pe suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare, în spatele ușii II).

Consideră că, în vederea respectării principiilor egalității de tratament și nediscriminării, precum și a regulilor privind desfășurarea procedurii de atribuire și a atribuțiilor comisiei de evaluare - singura în măsură să aprecieze dacă un produs este conform cu cerințele documentației de atribuire - răspunsul propus inițial și păstrat în forma remediată ar trebui să fie eliminat, astfel încât operatorul economic să nu fie indus în eroare în ipoteza în care produsul ofertat de către acesta (și, desigur, de către alți potențiali participanți care ar putea oferta un produs similar) are mai mult de două uși.

În ceea ce privește răspunsul nr. 10, contestatorul consideră că remedierea adoptată de către viitorul achizitor nu reprezintă o modificare de substanță a răspunsului inițial.

Susține că deși a fost eliminată sintagma referitoare la dovezile care ar trebui să fie prezentate, problematica laboratoarelor acreditate conform legislației Uniunii Europene (iar nu din Uniunea Europeană, cum era reglementat inițial) rămâne de actualitate. Or, potrivit art. 68 din Regulamentul UE nr. 858/2018, „un serviciu tehnic se instituie în conformitate cu legislația unui stat membru și are personalitate juridică, cu excepția serviciilor tehnice care aparțin unei autorități de omologare de tip și a serviciilor tehnice interne acreditate aparținând producătorului, astfel cum se menționează la articolul 72”.

Ca atare, arată că cerința inițială - ca laboratorul să fie acreditat din Uniunea Europeană - este cea legală și, contrar afirmației din cadrul solicitării de clarificare nr. 10, nu este restrictivă întrucât dispozițiile Regulamentului UE nr. 858/2018 sunt imperative în sensul că acreditarea serviciilor tehnice se efectuează în conformitate cu legislația unui stat membru al Uniunii Europene, iar cele desemnate conform art. 72 din Regulament sunt acreditate de un organism național de acreditare [definit de același Regulament ca fiind un organism național de acreditare astfel cum este definit la articolul 2 punctul 11 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008, respectiv singurul organism dintr-un stat membru care realizează acreditarea dispunând de autoritatea conferită de statul respectiv].

Prin corespondența electronică înregistrată la CNSC sub nr. 46825/21.09.2022, autoritatea contractantă transmite o completare a dosarului achiziției publice.

Prin adresa nr. 255/12.09.2022, înregistrată la CNSC sub nr. 45148/12.09.2022, SC SA depune, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 208384983/1, tranzacția nr. 1249433872/2081465126 din 09.09.2022 eliberată de CEC Bank Sucursala Victoria, în cuantum de 220.000,00 lei.

Analizând susținerile și documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarele:

..... în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura licitație deschisă, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică, având ca obiect: „Achiziția de autobuze electrice și stații de alimentare pentru autobuze electrice (cu încărcare rapidă și încărcare lentă) în cadrul proiectului: «Modernizarea transportului public din, cod SMIS 128393», cod CPV 34144910-0, elaborând, în acest sens, documentația de atribuire aferentă și publicând în SEAP, anunțul de participare nr. .../04.08.2022, conform căruia valoarea estimată a procedurii este de 14.911.629,12 lei. Conform cap. II.2.5) din anunț, criteriul de atribuire al acordului cadru este „cel mai bun raport calitate preț”.

Având în vedere prevederile art. 26 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, Consiliul urmează să se pronunțe cu întâietate asupra excepției tardivității contestației, invocată de autoritatea contractantă în cadrul punctului de vedere.

În opinia autorității contractante, contestația ar trebui respinsă pe cale de excepție deoarece scopul formulării acesteia ar fi modificarea documentației de atribuire, de al cărei conținut SC SA ar fi luat cunoștință la data publicării acesteia în anexa anunțului de participare.

În analiza excepției invocată de autoritatea contractantă, Consiliul reține că prin capetele de cerere din contestație, SC SA solicită, în principal, anularea în parte a răspunsului consolidat la solicitările de clarificări formulate de către operatorii economici interesați și obligarea autorității contractante la stabilirea unui nou termen de depunere a ofertelor.

Totodată, Consiliul reține că autoritatea contractantă a publicat răspunsul consolidat în SEAP, la data 01.09.2022, în anexa anunțului de participare, sub identificatorul „[.../00011] *Raspuns consolidat-semnat.pdf*”.

Având în vedere prevederile art. 8 alin. (2) din Legea nr. 101/2016 potrivit căroră „În cazul în care contestația privește conținutul documentației de atribuire, publicată în Sistemul electronic de achiziții publice, denumit în continuare SEAP, data luării la cunoștință este data publicării documentației de atribuire”, Consiliul reține că data la care a luat cunoștință SC SA de conținutul răspunsului consolidat este data publicării acestuia în SEAP (01.09.2022), față de care contestația acestuia transmisă către CNSC la data 07.09.2022 a fost formulată în cadrul termenului legal.

Față de cele de mai sus, Consiliul urmează să respingă ca nefondată excepția tardivității invocată de autoritatea contractantă. Procedând la analiza pe fond a contestației formulată de SC SA, Consiliul reține că acesta este nemulțumit de o parte din răspunsurile

formulate de către autoritatea contractantă la solicitările de clarificări ale operatorilor economici interesați.

Analizând, pentru început, criticile contestatorului privind răspunsul nr. 6 din adresa de răspuns consolidat, Consiliul reține că, la secțiunea 2 intitulată *„componentă vehicule de transport public”* din caietul de sarcini, autoritatea contractantă a precizat că ***„Autobuzele electrice vor fi de tip solo (nearticulate), cu planșeu jos (podea coborâtă), fără a avea trepte pe suprafața destinată pasagerilor în picioare, facilitați pentru accesul nelimitat al persoanelor cu mobilitate redusă (rampă-kneeling), fără etaj, caroserie CE, destinate transportului urban de calatori conform Directivei cadru 2007/46/CE de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, sau 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 separate destinate vehiculelor respective”***.

Cerințe cu privire la planșeu/podea se regăsesc și la alte capitole din caietul de sarcini, cum ar fi:

- La capitolul 2.1 *„Condiții tehnice minimale”* (pag. 10): *„Caroseria va fi autoportantă de tip cheson și va avea podeaua coborâtă. Nu vor fi admise trepte pe toată suprafața disponibilă pentru călătorii în picioare”*;

- La capitolul 2.6 *„Puntea”* (pag. 17): *„Soluțiile constructive pentru punțile față și spate din componenta autobuzelor electrice vor fi astfel alese încât autobuzele electrice să fie executate cu planșeu (podea coborâtă), fără trepte pentru calatorii aflați în picioare”*;

- La capitolul 2.19 *„Tabloul de bord”* (pag. 28): *„Podeaua autobuzelor electrice va fi realizată în varianta coborâtă. Nu se admit trepte pe toată suprafața disponibilă pentru călătorii în picioare”*.

Potrivit prevederilor art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016 coroborat cu art. 155 din Legea nr. 98/2016, caietul de sarcini trebuie să conțină în mod obligatoriu cerințele, prescripțiile, specificațiile tehnice care să permită produselor ce fac obiectul contractului să fie descrise în mod obiectiv, în așa manieră încât să corespundă necesităților autorității contractante și să permită oricărui ofertant accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate de natură să restrângă concurența între operatorii economici.

Din analiza prevederilor documentației de atribuire reproduse anterior, Consiliul reține că necesitatea autorității contractante pentru a cărei satisfacere a fost organizată prezenta procedură de atribuire include achiziționarea unor autobuze electrice a căror caroserie să aibă

„podeaua coborâtă”, cu precizarea că nu se admit trepte pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare.

În soluționarea contestației formulate de SC SA, Consiliul reține faptul că în cuprinsul caietului de sarcini se regăsesc numeroase specificații tehnice aferente componentelor autobuzului solicitat, care sunt definite prin trimitere la Regulamentul CEE-ONU R 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, cum ar fi capacitatea de transport și ușile de acces (pag. 10), dimensiuni (pag. 12), instalație electrică (pag. 15), comenzile ușilor (pag. 21), ieșirile de siguranță (pag. 22) etc.

Totodată, se reține că la pag. 10 din caietul de sarcini, la capitolul „2.1 Condiții tehnice minimale”, autoritatea contractantă a menționat că **„Vor fi respectate condițiile tehnice prevăzute de reglementarea SR EN 60721-2-1:2014, Clasificarea condițiilor de mediu. Condiții de mediu prezente în natură. Temperatură și umiditate” și specificațiile CEE-ONU R 107, cu toate modificările și completările ulterioare”.**

Având în vedere aspectele anterior menționate, Consiliul reține ca fiind relevante în ceea ce privește sintagma „suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare” utilizată de autoritatea contractantă în formularea specificațiilor tehnice anterior menționate, următoarele definiții din Anexa 3 intitulată „cerințe aplicabile tuturor vehiculelor” la Regulamentul 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 (act normativ cu caracter tehnic a cărui aplicabilitate în cadrul prezentei proceduri de atribuire a fost specificată expres de autoritatea contractantă în caietul de sarcini):

„7. CERINȚE

(...)

7.2. Mase și dimensiuni

(...)

7.2.2. Suprafața disponibilă pentru pasageri.

7.2.2.1. **Aria suprafeței totale S0 disponibilă pentru pasageri** se calculează scăzând din aria totală a planșeului vehiculului:

7.2.2.1.1.

Suprafața habitaculului conducătorului auto.

7.2.2.1.2.

Suprafața cu trepte care dau acces la uși și suprafața oricărei alte trepte cu o adâncime mai mică de 300 mm, precum și suprafața parcursă de ușă și de mecanismul acesteia în momentul acționării.

7.2.2.1.3.

Suprafața oricărei părți a cărei înălțime liberă este mai mică de 1 350 mm, măsurată de la planșeu, fără a ține seama de pătrunderea admisă în conformitate cu punctele 7.7.8.6.3 și 7.7.8.6.4 din prezenta anexă. În cazul vehiculelor din clasa A sau B, această dimensiune poate fi redusă la 1 200 mm.

7.2.2.1.4.

Suprafața oricărei părți a vehiculului la care accesul pasagerilor este interzis, conform definițiilor de la punctul 7.9.4 din prezenta anexă.

7.2.2.1.5.

Suprafața oricărui spațiu rezervat exclusiv pentru transportul mărfurilor sau al bagajelor și la care pasagerii nu au acces.

7.2.2.1.6.

Suprafața necesară pentru a asigura un spațiu de lucru liber la contoarele de serviciu.

7.2.2.1.7.

Suprafața planșeului ocupată de orice scară, semi-scară, scară de comunicare interioară sau suprafața oricărei trepte.

7.2.2.2. **Suprafața S1 disponibilă pentru pasagerii în picioare** (doar în cazul vehiculelor din clasa A, I și II autorizate pentru transportul pasagerilor în picioare) **se calculează scăzând din S0:**

7.2.2.2.1.

Suprafața tuturor părților planșeului în care panta depășește valorile maxime admise stabilite la punctul 7.7.6 din prezenta anexă.

7.2.2.2.2.

Suprafața tuturor părților la care pasagerii în picioare nu au acces atunci când toate scaunele sunt ocupate, cu excepția scaunelor rabatabile.

7.2.2.2.3.

Suprafața tuturor părților în care înălțimea liberă de deasupra planșeului este mai mică decât înălțimea culoarului specificată la punctul 7.7.5.1 din prezenta anexă (mânerele nu se iau în considerare în acest caz).

7.2.2.2.4.

Suprafața din fața unui plan vertical transversal care trece prin centrul suprafeței de ședere a scaunului conducătorului auto (în poziția cea mai retrasă a acestuia).

7.2.2.2.5.

Suprafața care corespunde spațiului de 300 mm din fața tuturor scaunelor, cu excepția scaunelor orientate lateral, caz în care dimensiunea respectivă poate fi redusă la 225 mm. În cazul unei capacități variabile de locuri pe scaune, a oricărui scaun considerat ca fiind în uz, a se vedea punctul 7.2.2.4 de mai sus.

7.2.2.2.6.

Orice suprafață care nu este exclusă conform dispozițiilor de la punctele 7.2.2.2.1-7.2.2.2.5 de mai sus, **peste care nu se poate suprapune un dreptunghi cu lungimea de 400 mm și lățimea de 300 mm.**

7.2.2.2.7.

În cazul vehiculelor din clasa II, suprafața în care este interzis să se stea în picioare.

7.2.2.2.8.

În cazul vehiculelor etajate, orice suprafață a platformei superioare.

7.2.2.2.9.

Suprafața spațiului sau a spațiilor pentru fotoliile rulante, atunci când sunt considerate ocupate de unul sau mai mulți utilizatori de fotoliu rulant, a se vedea punctul 7.2.2.4 de mai sus.

7.2.2.2.10.

Suprafața spațiului sau a spațiilor rezervate exclusiv utilizatorului (utilizatorilor) de fotoliu rulant".

Din analiza prevederilor Regulamentului CEE-ONU nr. 107 anterior reproduse (prevederi obligatorii în cadrul prezentei proceduri de atribuire conform specificațiilor tehnice din caietul de sarcini), Consiliul reține că determinarea suprafeței disponibilă pentru pasagerii în picioare (notată cu S1 în definițiile anterioare) nu este rezultatul unei simple aprecieri subiective cu privire la locurile în care ar putea să staționeze călătorii, ci este un proces laborios, efectuat pe parcursul procesului de omologare, prin care sunt determinate, pe rând, de către organismul abilitat în vederea omologării, suprafețe cu anumite destinații clar stabilite (cum ar fi spațiul destinat șoferului, spațiu rezervat exclusiv pentru transportul mărfurilor sau al bagajelor și la care pasagerii nu au acces, suprafața planșeului ocupată de scări, semi-scări, scări de comunicare interioară și suprafața oricărei trepte, suprafața tuturor părților planșeului în care panta depășește valorile maxime admise etc.), din a căror diferență rezultă, pe rând, aria planșeului, aria suprafeței totale S0 disponibilă pentru pasageri și aria suprafeței S1 disponibilă pentru pasagerii în picioare.

Totodată, se reține că la punctul 6 din adresa de răspuns consolidat nr. 87300/01.09.2022 publicată în SEAP sub identificatorul „[.../00011] Raspuns consolidat-semnat.pdf”, autoritatea contractantă a răspuns la solicitarea de clarificări formulată de un operator economic interesat astfel:

Conținutul solicitării de clarificări: „«Autobuzele electrice vor fi de tip solo (nearticulate), cu planșeu jos (podea coborâta), fără a avea trepte pe suprafața destinată pasagerilor în picioare, facilitați pentru accesul nelimitat al persoanelor cu mobilitate redusă (rampa-kneeling), fără etaj, caroserie CE, destinate transportului urban de calatori (...)»».

Vă rugăm să confirmați că vehiculele cu podeaua complet coborâtă, care sunt omologate conform R107, și care asigură accesul persoanelor cu dizabilități sau mobilitate redusă și care prezintă podea coborâtă în zona pentru persoane cu dizabilități și cărucioare precum și în toată zona de la ușa II până la ușa I vor fi acceptate la ofertare”.

Răspuns: *„Soluția prezentată de dumneavoastră respectă cerințele caietului de sarcini și se acceptă”.*

Ulterior, prin adresa nr. 90625/12.09.2022 publicată în SEAP în anexa anunțului de participare sub identificatorul „[.../00013] *Masuri de remediere OE-semnat.pdf*”, autoritatea contractantă a adoptat măsuri de remediere, reformulând răspunsul la solicitarea de clarificări anterior menționată astfel: *„Soluția prezentată de dumneavoastră respectă cerințele caietului de sarcini. Pentru orice soluție propusă evaluarea se va realiza în baza cerințelor Caietului de sarcini, în acest caz fiind relevante cerințele cap. 2 din Caietul de sarcini”.*

Având în vedere aspectele anterior menționate, Consiliul reține incidența prevederilor art. 160 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 potrivit căroră *„Orice operator economic interesat are dreptul de a solicita clarificări sau informații suplimentare în legătură cu documentația de atribuire, cu respectarea termenului limită stabilit de autoritatea contractantă în anunțul de participare/simplificat/de concurs”* și cele ale alin. (3) ale aceleiași norme juridice, potrivit căroră *„Autoritatea contractantă are obligația de a publica răspunsurile însoțite de întrebările aferente la adresa de internet la care sunt disponibile documentele achiziției, indicată potrivit dispozițiilor art. 150 alin. (2), luând măsuri pentru a nu dezvălui identitatea operatorului economic care a solicitat clarificările sau informațiile suplimentare respective”.*

Prin contestația care face obiectul prezentei, SC SA este nemulțumit de răspunsul autorității contractante, despre care susține că ar fi modificat cerința formulată inițial în caietul de sarcini cu privire la podeaua coborâtă fără trepte pe suprafața destinată pasagerilor în picioare.

Ca un prim aspect, Consiliul constată că raționamentul societății contestatoare pornește de la premisa eronată că s-ar fi solicitat prin caietul de sarcini ca autobuzele să aibă podea *„complet coborâtă”* (paragraful 24 din contestație).

Referitor la acest aspect, Consiliul reține că prin caietul de sarcini nu s-a solicitat ofertarea de autobuze cu podeaua *„complet coborâtă”* ci s-a solicitat *„Caroseria () va avea podeaua coborâtă” (pag. 10), „(...) autobuzele electrice să fie executate cu planșeu (podea coborâtă)” (pag. 17), și „Podeaua autobuzelor electrice va fi realizată în varianta coborâtă” (pag. 28)”,* cerințe care trebuie interpretate în contextul reglementat de Regulamentul CEE-ONU R 107 care stipulează faptul că sintagma *„Vehicul cu planșeu jos”* înseamnă un vehicul din clasele I, II

sau A în care **cel puțin 35% din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare** (în secțiunea anterioară în cazul vehiculelor articulate sau pe platforma inferioară în cazul vehiculului etajat) **constituie o zonă fără trepte și are acces la cel puțin o ușă de serviciu** (punctul 2.1.4 din Regulament, capitolul „definiții”).

Având în vedere faptul că autoritatea contractantă nu a solicitat prin caietul de sarcini ofertarea de autobuze cu podea (planșeu) coborâtă pe toată lungimea autobuzului ci a precizat că acestea trebuie să îndeplinească simultan atât cerințele Regulamentului CEE-ONU R 107 cât și condiția „*podea coborâtă*” (planșeu jos conform Regulamentului CEE-ONU R 107), Consiliul apreciază drept pertinent răspunsul autorității contractante la întrebarea nr. 6 din setul de răspunsuri consolidate, în sensul că autobuzul descris de respectivul operator economic interesat ar respecta cerințele din caietul de sarcini câtă vreme acesta este omologat conform Regulamentului CEE-ONU R 107 iar zona descrisă de acesta se încadrează în definiția de la punctul 2.1.4 din Regulament.

Mai mult, din analiza argumentelor contestației și a concluziilor scrise transmise ulterior, Consiliul reține că societatea contestatoare nu reclamă faptul că i-ar fi restricționat accesul la procedura de atribuire prin confirmarea respectării cerințelor Regulamentului CEE-ONU R 107 cu privire la podeaua coborâtă ci este nemulțumit de faptul că această confirmare ar conduce la sporirea concurenței prin încurajarea ofertării unor autobuze care prezintă podea coborâtă (planșeu jos) în proporție mai mică decât oferta sa (aspect apreciat de contestator „*soluție tehnică inferioară, specifică unui autobuz electric cu podeaua parțial coborâtă*”).

Având în vedere faptul că autobuzul pe care intenționează contestatorul să îl oferteze deține, conform susținerilor acestuia, podea coborâtă pe toată lungimea acestuia, rezultă că îndeplinește simultan și condiția de a avea podea coborâtă în zona descrisă prin clarificarea nr. 6, aspect din care rezultă că societatea contestatoare nu este vătămată de răspunsul autorității contractante, câtă vreme nu este împiedicată să oferteze produsul dorit.

Faptul că anumite soluții tehnice care ar putea fi oferite de contracandidații săi sunt sau nu „*inferioare*” ofertei sale nu prezintă relevanță raportat la caracterul său de persoană vătămată în sensul definit la art. 3 din Legea nr. 101/2016 câtă vreme ambele produse (atât cel descris în solicitarea de la punctul 6 din răspunsul consolidat) cât și cel descris de contestator corespund din punct de vedere al podelei coborâte cerințelor din caietul de sarcini.

Consiliul reține că prevederile caietului de sarcini, inclusiv specificațiile tehnice prin care s-a solicitat în mod repetat „*podea coborâtă*” și nu „*podea complet coborâtă*”, nu au fost contestate în termenul legal iar, prin răspunsul nr. 6, autoritatea contractantă a

confirmat semnificația corectă a cerințelor cu privire la podeaua coborâtă.

Prin urmare, SC SA are deplina libertate să ofere autobuzul dorit câtă vreme acesta, având podeaua coborâtă pe toată lungimea acesteia, respectă cerința din caietul de sarcini privind podeaua coborâtă (planșeu jos) astfel cum este aceasta definită în Regulamentul CEE-ONU R 107 respectiv „(...) cel puțin 35% din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare (...) constituie o zonă fără trepte și are acces la cel puțin o ușă de serviciu”.

Față de cele de mai sus, Consiliul urmează să respingă ca nefondate criticile contestatorului cu privire la podeaua coborâtă.

Referitor la criticile SC SA de la punctul B2 din contestație, Consiliul reține că autoritatea contractantă a solicitat pentru autobuzele electrice, la pag. 16 din caietul de sarcini, o anumită autonomie de funcționare astfel:

„Tipul, numărul și caracteristicile tehnice (raportul energie/masă etc.) ale bateriilor electrice va fi ales de către producătorul autobuzelor electrice, astfel încât să asigure funcționarea sigură a acestora, respectiv o autonomie de transport de minim 130 km, autonomie de transport însemnând distanța în km parcursă între 2 încărcări la 100% capacitate a bateriilor electrice, în cele mai defavorabile condiții (încărcare maximă, temperatura din intervalul de operare la care consumul de energie electrică pentru climatizare este maxim)”.

Pentru demonstrarea conformității cu această cerință, autoritatea contractantă a solicitat prezentarea următoarelor înscrisuri:

*„Ofertantul va prezenta la ofertare un **buletin de măsurători** din care să reiasă consumul specific pentru ciclul de deplasare SORT2 („Standardised On-Road Test cycles” - ciclul 2, mixed/easy urban) **emis de un laborator acreditat din UE**, conform documentului UITP „ESort Electric Addendum” (a se vedea <http://www.uitp.org/news/E-SORT-addendum>) sau va prezenta măsurători/teste din care să reiasă consumul de energie electrică pentru tracțiune, în acest caz urmând a depune și o Declarație-angajament prin care ofertantul își asumă prezentarea până la livrarea primului vehicul a unui **buletin de măsurători emis de un laborator acreditat din UE** din care să reiasă consumul maximal de 1,4 kWh/km pentru ciclul de deplasare SORT2, cu încadrarea în valoarea prezentată la ofertare”.*

Din analiza specificațiilor tehnice anterior menționate, Consiliul reține că autoritatea contractantă a definit cerințele cu privire la demonstrarea autonomiei prin raportare la prevederile art. 158 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 care stipulează că „autoritatea contractantă are dreptul de a solicita operatorilor economici să furnizeze un raport de încercare eliberat de un organism de evaluare a conformității sau un certificat emis de un astfel de organism drept mijloc de probă care să

ateste conformitatea produselor (...) care fac obiectul achiziției cu cerințele sau criteriile stabilite prin specificațiile tehnice (...)”.

Totodată, referitor la natura „laboratorului acreditat din UE” emitent al raportului de încercare solicitat prin , Consiliul reține prevederile art. 158 alin. (3) din Legea nr. 98/2016 care specifică și particularizează textul alin. (1) a aceleiași norma juridice în sensul astfel: „În sensul alin. (1) și (2), un organism de evaluare a conformității este un **organism care efectuează activități de** evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție, **acreditat în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 765/2008** al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93”.

Verificând conținutul articolului 2 intitulat „definiții” din cuprinsul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 (act normativ obligatoriu în România, conform prevederilor art. 288 din Tratatul CEE, potrivit căruia regulamentul se aplică direct în legislația internă, excluzând orice măsură de receptare națională sau tot ceea ce ar putea disimula natura și efectele sale), Consiliul reține că sintagma „**acreditare**” înseamnă „o atestare **de către un organism național de acreditare** a faptului că un organism de evaluare a conformității îndeplinește cerințele stabilite prin standarde armonizate, și, după caz, orice alte cerințe suplimentare, inclusiv cele stabilite în cadrul schemelor sectoriale relevante, pentru realizarea activităților specifice de evaluare a conformității”.

Conform punctului 11 al normei juridice anterioare, sintagma „organism național de acreditare” înseamnă „**singurul organism dintr-un stat membru care realizează acreditarea** dispunând de autoritatea conferită de statul respectiv”.

În ceea ce privește competența organismului național de acreditare, Consiliul reține prevederile art. 5 alin. (1) din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 potrivit cărora „Atunci când un organism de evaluare a conformității solicită acest lucru, **organismele naționale** de acreditare evaluează dacă organismul de evaluare a conformității este competent să realizeze o activitate specifică de evaluare a conformității. În cazul în care se constată că organismul național de acreditare este competent, acesta emite un certificat de acreditare în acest sens” și prevederile art. 7 intitulat „activitatea transfrontalieră” din același act normativ care stabilește, cu titlu de regulă faptul că „În cazul în care un organism de evaluare a conformității solicită acreditarea, acesta **se adresează organismului național de acreditare al statului membru în care este stabilit** sau organismului național de acreditare la care respectivul stat membru a recurs, în conformitate cu articolul 4 alineatul (2)”, precum și situațiile în care un organism de evaluare a

conformității poate solicita acreditarea de către un organism național de acreditare diferit de cele menționate anterior, însă printre acestea nu se regăsește situația unui organism de evaluare a conformității din afara Uniunii Europene.

Ori, prin răspunsul la solicitarea de clarificare de la punctul 10 din răspunsul consolidat, astfel cum a fost acesta modificat prin măsurile de remediere, autoritatea contractantă a precizat că „Se acceptă **laboratoare acreditate conform legislației UE** utilizând metodologia și protocolul de testare prezentate în broșura UITP „Project E-SORT, pentru a nu restricționa accesul operatorilor economici care îndeplinesc condițiile din legislația UE”, înlocuind astfel cerința „buletin de măsurători emis de un **laborator acreditat din UE**” cu buletin de măsurători emis de un „**laborator acreditat conform legislației UE**”.

Prin răspunsul anterior menționat, autoritatea contractantă a extins/relaxat modalitatea de demonstrare a autonomiei autobuzelor, permițând atât prezentarea buletinelor de măsurători emise de laboratoare din UE cât și din afara acesteia.

Consiliul apreciază drept deosebit de important faptul că art. 158 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, anterior reprodus, nu instituie **obligăția** ci doar **dreptul solicitării rapoartelor emise de laboratoare acreditate** în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 765/2008.

Potrivit considerentului 13 din preambulul regulamentului anterior menționat, miza sistemului de acreditare a organismelor de încercare din EU o reprezintă calitatea certificatelor și a rapoartelor de încercare însă, în măsura în care autoritatea contractantă a apreciat drept oportun să renunțe, pentru sporirea nivelului competiției, la această garanție a calității rapoartelor de încercare, Consiliul nu va putea să cenzureze alegerea autorității contractante, în măsura în care această alegere nu restricționează accesul la procedura de atribuire suplimentar comparativ cu cerința formulată inițial în caietul de sarcini.

Ca și în situația analizată anterior, Consiliul reține că răspunsul autorității contractante de la punctul nr. 10 nu este de natură să vatăme SC SA câtă vreme acesta are deplina libertate de a depune în cadrul propunerii sale tehnice înscrisuri emise de laboratoare acreditate din UE, astfel cum s-a solicitat prin caietul de sarcini, o astfel de modalitate de demonstrare a autonomiei nefiind interzisă prin răspunsul consolidat astfel cum a fost modificat prin măsurile de remediere.

Față de cele de mai sus, Consiliul urmează să respingă ca nefondate criticile contestatorului privind demonstrarea autonomiei autobuzelor oferite.

În ceea ce privește criticile SC SA de la punctul 9 din contestație, privind prezentarea certificatelor de omologare, Consiliul reține că, prin adresa nr. 90625/12.09.2022 publicată în SEAP în anexa

anunțului de participare sub identificatorul „[.../00013] Masuri de remediere OE-semnat.pdf”, autoritatea contractantă a adoptat măsuri de remediere în sensul dorit de contestator, aspect recunoscut de către acesta la paragraful 2 din notele scrise înregistrate la CNSC sub nr. 46537/20.09.2022, motiv pentru care va respinge ca rămasă fără obiect criticile cu privire la aceste aspecte.

În ceea ce privește solicitarea contestatorului de obligare a autorității contractante la decalarea termenului de depunere a ofertelor, Consiliul urmează să o respingă ca nefondată având în vedere faptul că prin formularea contestației care face obiectul prezentei a fost deja prelungit termenul de depunere a ofertelor cu o perioadă suficientă pentru analiza răspunsului consolidat (aspect invocat de SC SA în contestație pentru justificarea solicitării de decalare a termenului de depunere a ofertelor).

Pentru considerentele anterior expuse, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge ca nefondată contestația formulată de SC SA în contradictoriu cu autoritatea contractantă

Pentru aceste motive
în baza documentelor depuse de părți,
CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

DECIDE:

Respinge ca nefondată excepția tardivității contestației formulată de SC SA, invocată de autoritatea contractantă

Respinge ca nefondată contestația formulată de SC SA în contradictoriu cu autoritatea contractantă

Obligatorie.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere în termen de 10 zile de la comunicare.

Complet de soluționare a contestațiilor în domeniul achizițiilor publice:

Consilier de soluționare

.....

PREȘEDINTE

.....

Consilier de soluționare

.....

Redactat practicaua deciziei
.....

Redactată în 4 (patru) exemplare originale, conține 20 (douăzeci) pagini