

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. 1826/C1/1825

Data: 04.08.2023

Prin contestația nr. 76/01.07.2023, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 35574/03.07.2023, formulată de SC SRL, cu sediul în, str., având cod unic de înregistrare RO înmatriculată la Oficiul pentru Registrul Comerțului sub nr., reprezentată legal prin, împotriva documentației de atribuire elaborată de către autoritatea contractantă, cu sediul în localitatea, str., județul, în cadrul procedurii licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului, având ca obiect: „Achiziție microbuz nepoluant în comuna, județul” cod CPV 34114400-3 s-a solicitat:

- suspendarea procedurii până la soluționarea contestației.
- în principal, modificarea documentației de atribuire în sensul eliminării cerințelor restrictive care limitează în mod nelegal concurența.
- obligarea autorității contractante la decalarea termenului de depunere a ofertelor și la continuarea procedurii în conformitate cu prevederile legale în vigoare aplicabile în materia achizițiilor publice, precum și cu respectarea principiilor consacrate de art. 2 al Legii nr. 98/2016.
- în subsidiar, în situația în care se va constata faptul că nu mai pot fi adoptate măsuri de remediere, anularea procedurii.

Prin adresa nr. 467/17.07.2023, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 38942/17.07.2023, SC SRL, cu sediul în, înmatriculată la Registrul Comerțului cu nr., având cod unic de înregistrare RO, reprezentată prin, a formulat cerere de intervenție în principal în interes propriu iar în subsidiar în favoarea autorității contractante, solicitând respingerea contestației și menținerea actelor atacate.

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

În fapt, contestatorul precizează că contestația este întemeiată și trebuie admisă ca atare pentru următoarele argumente:

1. Cu privire la cerințele tehnice obligatorii ale microbuzului pentru motor „Puterea maximă: minim 165 kW la maxim 1750 RPM/Cuplu maxim: minim 1250 Nm la maxim 900 RPM” și cerința „anvelope R16” - cerințe nejustificate și ilegale - fapt ce duce la restricționarea accesului ofertanților (inclusiv al său), dar și la favorizarea unui anumit producător.

În primul rând, dorește să atragă atenția Consiliului că achizitorul a mai demarat această achiziție în cursul lunii iunie, iar în urma contestației sale acesta a decis anularea procedurii. În urma reluării procedurii a constatat că achizitorul a lansat același caiet de sarcini, restrictiv și tendențios, pe care el l-a contestat inițial și față de care achizitorul a spus că nu mai poate lua măsuri de remediere și că anulează procedura.

În al doilea rând, dorește să înștiințeze Consiliul de existența unei practici pe care o consideră total anticoncurențiale și total ilegală prin care în SICAP, o serie de autorități contractante au introdus cerințe tehnice identice și restrictive, specifice unui singur producător de microbuze, în urma unei campanii ilegale ale producătorului IVECO (de fapt a reprezentanților săi de vânzări) care au mers din primărie în primărie, din firmă de consultanță în firmă de consultanță, convingându-i să introducă o cerință tehnică pe care doar producătorul IVECO o poate respecta.

Astfel, arată că cel puțin următorii achizitori, au introdus această cerință restrictivă și favorabilă unui singur operator:

CN1052857 – Ciorasti Vn; CN1052858 - Maicanesti VN; CN1054061 - Ciohorani IS; CN1053902 - Seleus AR; CN1053962 - Solovastru Ms; CN1053968 - Siminicea Sv; CN1053967 – Dumbraveni; CN1054245 - GROZESTI IS; CN1054347 - Gugesti Vn; CN1054348 - Vizantea Livez Vn; CN1054292 - Huruiesti BC; CN1054714 - Tomesti IS; CN1054620 –; CN1054609 - Voinesti IS; CN1055154; CN1055151; CN1055484; CN1055263; CN1055505.

Consideră că se poate observa cu ușurință că ofertantul câștigător/participant este doar vânzătorul IVECO din România, nici o altă marcă nu se poate încadra.

Contestatorul se întreabă cum este posibil ca autorități contractante din diverse părți ale țării să gândească, independent unul de altul aceleași caracteristici tehnice la microbuze? De asemenea se întreabă cum este posibil ca la orice solicitare de clarificări autoritățile contractante, deși din zone diverse ale țării, să refuze la unison modificarea caracteristicii tehnice?

În opinia sa este evident că întrebările de mai sus sunt retorice, neexistând un alt răspuns decât existența unei coordonări, prin firme de consultanță care se ocupă de achiziții, prin raportarea intenționată la caracteristicile tehnice ale unui producător.

Contestatorul susține că a notificat și va notifica în continuare autoritățile competente ale Statutului Roman, pentru a investiga aceste mecanisme de fraudare a licitațiilor.

Atrage atenția că un motor cu putere maximă de 165 kW este supradimensionat pentru acest tip de vehicul, de aici rezultând un consum mai mare de energie electrică ceea ce este în dezavantajul autorității contractante.

În opinia sa nu există nici un argument tehnic sau economic care să justifice păstrarea unei astfel de cerințe tehnice, în condițiile în care nici măcar microbuzele actuale echipate cu motoare termice nu sunt echipate cu motoare de 165 kW deoarece acestea nu numai că sunt total disproportionale în raport cu dinamica mașinii, dar sunt și periculoase, putând genera accelerații mari cu risc crescut de pierdere a controlului vehiculului.

Solicită să se observe că inclusiv microbuzele actuale cu motoare termice, folosite pe scară largă de zeci de ani, dezvoltă puteri maxime sub 150 kW:

- Mercedes Benz Sprinter este echipat cu motoare de 125 kW sau 140 kW

- Iveco Daily este echipat cu motoare cu putere de 130 kW

- Volkswagen Crafter este echipat cu motoare cu putere de 103 kW.

Mai mult, arată că în cazul microbuzelor, spre deosebire de autoturisme, calitățile dinamice superioare sunt date de un cuplu motor

cât mai ridicat, care asigură în realitate forțele de tracțiune și accelerațiile optime. Valorile mari ale puterii motorului nu se solicită decât în cazul în care este necesară o viteză maximă cât mai mare. Dar cum la microbuze viteza maximă este limitată legal la 100 km/h nu se justifică din punct de vedere tehnic o putere maximă mai mare de 125 - 150 kW.

În opinia sa impunerea unei valori atât de mari pentru puterea motorului este o limitare nejustificată a concurenței și creează suspiciuni că licitația este direcționată, având în vedere că există un singur potențial ofertant de microbuze electrice care dispune de motoare cu putere de 16 kW și care de fapt nici nu sunt vehicule electrice originale din fabrică ci sunt realizate prin transformarea artizanală într-un atelier a unor furgoane cu motor Diesel.

În mod cert consideră că nu este în interesul autorității contractante să impună restricții nejustificate și să achiziționeze un vehicul electrificat artizanal echipat cu un motor de generație mai veche.

După cum se poate vedea, obiectul achiziției este finanțat prin PNRR, fără a fi impuse anumite cerințe tehnice de către finanțator. Ori, cu toate acestea, autoritatea contractantă a impus o cerință tehnică disproporționată în raport cu necesitățile sale. Se poate observa că cerința impusă este aleatorie, neexistând nici un motiv tehnic sau economic (altul decât influența și practicile anticoncurențiale ale producătorului/ vânzătorului IVECO), achizitorul nu are nici măcar un serviciu public de transport înființat, nu are nici un program de transport și nici o altă cerință/condiție care să îl determine să impună o putere atât de mare a motorului.

Dacă achizitorul ar fi avut nevoie de o putere atât de mare a motorului ca urmare a unei situații din teren (eventuale străzi/trasee pe care să circule cu peste 100km/h, deși legislația interzice asta) în mod sigur ar fi existat și alte cerințe tehnice în tandem cu aceste caracteristici. Dacă puterea motorului era necesară a fi supradimensionată, înseamnă că ar fi fost logic să aibă anumite adaptări specifice, ca de exemplu: să se specifice că nu va fi folosit doar pentru transport de călători, să se specifice că pe durata unui ciclu de încărcare trebuie să poată urca peste 50% din traseu pante abrupte cu o înclinație de peste 20%, o anumită rază de autonomie a bateriei ținând cont de viteaza și gradul de înclinare a traseului. În lipsa unor astfel de cerințe tehnice complementare, nu rezultă altceva decât că cerință privind puterea motorului este arbitrară, nejustificată tehnic/economic și având unic scop deturnarea procedurii către un anumit producător.

Prin promovarea unei astfel de cerințe tehnice nejustificate și disproporționate cu necesitatea achizitorului, consideră că nu se obține altceva decât achiziții de bunuri cu cerințe tehnice nefolositoare, la prețuri mari/nejustificat de mari. În opinia sa producătorul IVECO, profitând de faptul că doar el oferă aceste tipuri de motoare, oferă produsul la prețul maxim estimat, autoritatea contractantă (inclusiv interesul public) fiind dezavantajată.

Cu privire la cerința tehnică privind dimensiunea anvelopelor (anvelope R16) consideră că impunerea unei anumite dimensiuni pentru anvelope constituie o cerință tehnică nejustificată.

Este de notorietate că producătorul vehiculului alege tipul de anvelope, funcție de caracteristicile constructive și cerințele de siguranța circulației.

Întotdeauna, anvelopele cu dimensiuni mai mari asigură o siguranță a circulației superioară ceea ce constituie un avantaj evident. Din nou, consideră că nu există nici un argument tehnic sau economic de ce anvelopele de R16 sunt mai bune decât cele cu caracteristici/dimensiuni superioare? Nu înțelege de ce o autoritate contractantă ar fi interesată de dimensiunea anvelopelor la un microbuz electric, în loc să fie interesată de cerințele de securitate a circulației și de autonomie a microbuzului. Dacă ar fi avut în vedere forța de frecare (care chipurile ar duce la consum mai mare de energie) atunci această cerință s-ar fi reflectat în autonomie/consum, nu în dimensiunea anvelopelor. Dacă ar fi avut legătură cu cerințele de securitate a circulației, atunci ar fi indicat acele cerințe.

În opinia sa este evident că producătorul IVECO, își echipează vehiculele cu acest tip de anvelope, vehicule care de fapt nici nu sunt vehicule electrice originale din fabrică ci sunt realizate prin

transformarea artizanală într-un atelier a unor furgoane cu motoare Diesel.

În dovedirea celor indicate de el, atașează (proba 1) oferta operatorului economic avantajat în mod evident.

De asemenea, o altă dovadă a favorizării unui anumit ofertant stau și alte contestații înregistrate, la care ofertantul favorizat (SC SRL, - nume de piață HELVE) a făcut cerere de intervenție voluntară, deși nu avea nici un interes lezată, pentru a sări în apărarea a două licitații din două părți diferite ale țării. Culmea, fără a fi implicat în procesul de licitație (altfel ar fi apărut în lista persoanelor cu funcție de decizie) SC SRL a făcut cerere de intervenție pentru a susține achizitorii în a păstra cerințele tehnice care îl favorizează. Nu numai că nu mai este nevoie de nici o altă demonstrație că acest agent economic este favorizat de cerința tehnică (confirmându-i în mod direct implicarea lui în procesul de licitație) dar și acest lucru demonstrează că acuzația sa de trucare a licitațiilor pe acest domeniu este una justificată. Atașează notele de proba 2 (cerere de intervenție - referitor la contestația nr. 15/23.05.2023) și proba 3 (cerere de intervenție - referitor la contestația nr. 18/26.05.2023) la care face referire și care demonstrează cele menționate mai sus.

Contestatorul solicită eliminarea acestei cerințe și transcrierea ei în „minim 125kW”, cerință specifică acestei categorii de microbuze pentru călători și transformarea cerinței mărimii anvelopei în „minim R16”, iar cu privire la cerința de ampatament - solicită să fie eliminată limita superioară, sau intervalul să fie de minim +15%.

2. Cu privire nerespectarea Legii nr. 98/2016, ar. 193, alin. (6) „În cadrul procedurii simplificate și al procedurii aplicate pentru atribuirea

unui contract/acord cadru finanțat din Planul național de redresare și reziliență, autoritățile contractante sunt obligate să selecteze în DUAE «a: indicația globală pentru toate criteriile de selecție».

După cum se poate observa, contestatorul arată că obiectul achiziției se referă la o achiziție în cadrul PNNR (chiar dacă achizitorul a greșit intenționat sau nu să bifeze în anunțul de participare că este finanțată din fonduri PNRR).

Prin urmare, susține că autoritatea contractantă trebuia să respecte prevederile Legii nr. 98/2016, art. 193, alin. (6) și să nu oblige ofertanții să completeze în DUAE cerințele de experiență similară, ci trebuia să lase opțiunea de a bifa „a: indicația globală pentru toate criteriile de selecție”.

În opinia sa nu trebuie nici o demonstrație în plus că autoritatea contractantă nu a ținut cont de obligația statuată de Legea nr. 98/2016, obligând ofertanții să treacă în DUAE:

„Se va completa DUAE de către operatorii economici participanți la procedura de atribuire cu informațiile ce descriu nivelul lor de experiență, prin raportare la contractele executate în trecut, corespunzător cerințelor autorității contractante. ATENTIE: În acest sens se vor indica în DUAE secțiunea „Descriere” obiectul, numărul și tipul contractului/lor invocat/e drept experiență similară, nr. și data procesului verbal de recepție, iar valoarea, data și beneficiarul contractului completându-se la secțiunile dedicate. Următoarele documente justificative care probează îndeplinirea cerinței vor fi prezentate, la solicitarea autorității contractante, doar de către ofertantul clasat pe locul I în clasamentul intermediar întocmit la finalizarea evaluării ofertelor: - procesul-verbal de recepție întocmit în condițiile actelor normative care reglementează recepția utilajelor, care să ateste faptul că utilajele sunt în conformitate cu normele legale în domeniu, copii după părți relevante ale contractului/contractelor sau alte documente relevante din care să reiasă: beneficiarul utilajelor, valoarea utilajelor similare (lei) și perioada în care au fost livrate utilaje similare. În cazul depunerii unei oferte comune, DUAE va fi completat de către fiecare operator economic în parte”.

Solicită corectarea modului de completare și depunere a DUAE.

3. Cu privire lipsa detalierii obiectului achiziției instalarea stațiilor de încărcare electrică.

Contestatorul arată că, obiectul achiziției se referă la achiziția de microbuze electrice, însoțite de stații de reîncărcare. Conform documentației de atribuire, aceste stații trebuie instalate și puse în funcțiune, pentru ca să se poată face recepția.

După cum este de notorietate, instalarea unei stații de încărcare electrică este o operațiune de lucrări de construcții electrice, ce se spune reglementării ANRE și care implică o serie de lucrări precum: realizarea

ATR-ului, pozarea de trasee electrice pe diferite lungimi, lucrări de construcții de natura unor fundații sau prinderi speciale, etc.

La nivelul caietului de sarcini lipsesc cu desăvârșire detalii cu privire la obiectul achiziției, detalii care ar ajuta ofertanții să își facă o ofertă competitivă, o ofertă ce ar putea fi comparată cu alte oferte de preț, fiind evident avantajați ofertanții care cunosc deja amplasamentul sau locația, sau care au un aranjament cu achizitorul. Astfel, susține că pentru el este imposibil să afle câți metri liniari de cablu de alimentare trebuie să asigure de la punctul de conectare și până la rețea, dacă acest cablu se îngroapă sau este aerian, dacă necesită vreun punct de transformare sau nu, necesită un sistem de prindere pe postament propriu sau se prinde în perete dacă necesită acoperiș împotriva intemperiilor, etc.

Toate detaliile de mai sus, presupun pe lângă o serie de autorizații necesare (ANRE de exemplu, aceste operațiuni nu pot fi făcute de un simplu vânzător de microbuze), o mulțime de elemente de cost, materiale, lucrări, manopere, timpi de realizare, etc. Toate acestea influențează elaborarea ofertei, corectitudinea și conformitatea ofertei.

Astfel, solicită autorității contractante să transmită detalii despre ce înțelege prin INSTALAREA stației de încărcare, detalii despre amplasare, dimensiuni, conexiuni la rețeaua existentă, săpături necesare, etc.

Pe cale de consecință, solicită Consiliului să admită prezenta contestație.

În drept, își întemeiază prezenta contestație pe dispozițiile Legii nr. 98/2016, ale Normelor metodologice aprobate prin HG nr. 395/2016, cu modificările și completările ulterioare și ale Legii nr.101/2016, precum și pe orice alt text de lege invocat în cuprinsul său.

În susținere, atașează prezentei un set de înscrisuri.

Prin adresa nr. 8833/10.07.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 37533/11.07.2023, autoritatea contractantă transmite punctul de vedere cu privire la contestație, solicitând respingerea acesteia ca nefondată.

Preliminar, autoritatea contractantă arată că prin contestația formulată, contestatorul afirmă faptul că mai este o contestație pentru o procedură de achiziție având același obiect. Această afirmație a contestatorului este falsă, prezenta procedură fiind prima dată contestată. La nivelul Consiliului nu este înregistrată o altă contestație împotriva procedurilor derulate de autoritate.

Autoritatea contractantă răspunde punctual, raportat la presupusele motive de nelegalitate invocate de contestator:

1. „Afirmă contestația faptul că prin introducerea în caietul de sarcini a cerinței privind puterea motorului și dimensiunea anvelopelor ar constitui cerințe nejustificate și ilegale, și, în opinia sa, acest fapt ar duce la restricționarea accesului ofertanților”.

Cu referire la acest aspect arată că stabilirea unor caracteristici tehnice care trebuie să se regăsească în produsul care va fi achiziționat reprezintă strict apanajul autorității contractante, care le definește și precizează ținând cont de necesitățile sale punctuale, de condițiile concrete care se regăsesc la nivelul autorității. Necesitățile autorității nu pot fi ajustate în funcție de solicitările unui anumit operator, permițând astfel ofertarea unor produse care nu se potrivesc necesităților autorității și, în final, necesităților întregii comunități. O asemenea practică ar conduce la achiziționarea unor produse neutilizabile în teren.

De asemenea susține că este comuna cu cea mai mare suprafață locuibilă din România, fiind situată în Munții Gilău, componenți ai Munților Apuseni. Relieful de la nivelul comunei este muntos, cu drumuri în pantă considerabilă, aspect care justifică necesitatea achiziționării unui mijloc de transport al cărui motor dezvoltă o putere superioară.

În probațiune, pentru a demonstra necesitatea achiziționării unui mijloc de transport puternic, corespunzător stării drumurilor din comuna, autoritatea contractantă anexează un extras din Proiectul tehnic având ca obiect „Modernizare drumuri în comuna, județul, din care reies, printre altele, următoarele:

- Drumurile existente sunt în mare parte pietruite, iar nu asfaltate;
- Suprafața drumurilor pietruite este degradată, cu făgașe longitudinale și gropi;
- Scurgerea apelor pluviale se desfășoară în condiții improprii, îngreunând astfel și mai mult circulația;
- Declivitatea (panta drumului) este semnificativă, depășind 15% în foarte multe cazuri.

Menționează faptul că proiectul tehnic vizând modernizarea drumurilor se referă doar la o parte din drumurile din comuna, celelalte fiind nereabilitate (neasfaltate).

Așadar, în condițiile din teren, luând în considerare caracteristicile drumurilor, susține că este perfect justificată cerința ca mijlocul de transport să fie dotat cu un motor de capacitate mare. Un mijloc de transport echipat cu un motor mai mic ar face inaccesibile multe zone de locuit din comună.

Contrar afirmației contestatorului, nu doar viteza cu care se va circula pe un drum este determinantă în stabilirea necesității privind puterea motorului, ci și starea drumurilor, în cazul comunei, acestea fiind în mare măsură neasfaltate. Prin faptul că panta este foarte mare (atingând în multe locuri 15%, chiar și 16%) devine necesară dezvoltarea unei forțe mai mari a motorului.

În interesul autorității este, fără doar și poate, achiziționarea unui mijloc de transport care să poată fi utilizat în mod efectiv de toți locuitorii comunei, inclusiv de cei din satele de la nivelul comunei, nu doar de cei care locuiesc la drumuri asfaltate.

Utilizarea unui motor mai mic la turație foarte mare ar duce la scăderea semnificativă a duratei de folosință a microbuzului, și ar face inaccesibile zone în care locuiesc zeci de cetățeni.

De asemenea, în legătură cu anvelopele, susține că este dovedit faptul că odată cu creșterea în dimensiune, greutatea roții la rândul ei se mărește, afectând astfel performanța și consumul automobilului. La fel, cu cât dimensiunea anvelopelor este mai mare, scade manevrabilitatea la viraje, mașina devenind mai grea și mai lată, fiind nevoie de un spațiu mai mare pentru efectuarea manevrelor. Anvelopele mai mari nu pot fi

considerate superioare prin simplul fapt că sunt mai mari, deoarece această caracteristică trebuie privită în ansamblul ei, în corelație cu celelalte caracteristici ale mijlocului de transport dar și mediul concret în care acesta va fi utilizat. O anvelopă, spre exemplu, R17 este superioară uneia R16 doar prin dimensiune, nu și prin calitate. În același timp, dimensiunea R16 este cea mai des întâlnită, neputând fi percepută ca fiind un element care conduce la favorizarea unui anume operator sau producător.

Așadar, din punct de vedere al cerințelor privind puterea motorului și dimensiunea anvelopelor, raportat la condițiile de la nivelul comunei, este justificată, din multiple puncte de vedere, impunerea acestora.

Faptul că în portofoliul contestatorului nu s-ar regăsi produse care să corespundă cerințelor din caietul de sarcini nu constituie un motiv de nelegalitate a acesteia și nu poate conduce la impunerea unor măsuri de modificare a caietului de sarcini.

Practic, tot ce urmărește contestatorul este modificarea după bunul lui plac a cerințelor autorității pentru ca vehiculele din flota ei să se încadreze, neinteresând-o faptul că autoritatea nu va putea utiliza efectiv mijloace de transport cu motor mai mic, acest aspect fiind în dezavantajul cetățenilor.

În aceeași ordine de idei, susține că orice autovehicul poate fi configurat în funcție de cerințe. Atâta timp cât motoare cu puterea de minim 165 Kw sunt confecționate de mai mulți producători, nu se poate reține faptul că impunerea unei asemenea condiții restricționează accesul la procedură.

Nu există dovada refuzului vreunui producător de a echipa autovehiculul cu dotările solicitate prin caietul de sarcini, astfel că în opinia sa nu este în situația favorizării unui anumit producător. Din contră, se observă faptul că producătorii menționați de contestator echipează alte autovehicule cu motoare de 165 Kw, iar din aceasta reiese cu puterea evidenței că sunt și producători ai unor motoare cu această putere, nefiind restricționați în niciun fel în a configura un microbuz, dotându-l cu astfel de motor.

De asemenea, arată că chiar dacă prin absurd s-ar dovedi că niciun alt producător de microbuze nu le poate dota cu motor de minim 165 Kw, modelul despre care contestatorul afirmă că este unicul care se încadrează se regăsește în portofoliul a numeroși operatori economici. Cu alte cuvinte, nu este vândut de un singur operator, pentru a se putea reține faptul că acest operator este favorizat.

Pe de altă parte, afirmațiile contestatorului legate de presupusa operațiune de „racolare” a autorităților sau a firmelor de consultanță, sunt lipsite de orice dovadă, sens în care nu pot fi luate în considerare.

Este inadmisibilă lansarea unor astfel de acuzații în lipsă de dovezi și utilizarea unor astfel de argumente pentru a influența decizia care va fi luată de Consiliu.

Aspectele legate de alte proceduri, derulate de alte autorități contractante nu pot fi avute în vedere de Consiliu, fiind străine de prezenta procedură și raportându-se, fiecare în parte, la necesitățile concrete ale autorității care derulează respectivele proceduri.

De asemenea susține că nici punctele de vedere provenind de la Comuna Hălmașd, respectiv de la Comuna Carastelec nu pot fi luate în considerare deoarece se referă la prevederea în caietul de sarcini a unei ponderi greșite a componentei financiare, sens în care cele două autorități au dispus anularea procedurilor, modificarea fiind substanțială. Ipoteza nu se aplică prezentei spețe, deoarece nu este pusă în discuție ponderea componentei financiare, aceasta fiind în mod corect prevăzută în documentația de atribuire.

1. Referitor la incidența art. 193 alin. (6) din Legea nr. 98/2016.

Autoritatea contractantă susține că în mod eronat consideră contestatorul că prezentei proceduri îi sunt aplicabile prevederile art. 193 alin. (6) din Legea nr. 98/2016.

Art. 193 alin. (6): „În cadrul procedurii simplificate și al procedurii aplicate pentru atribuirea unui contract/acord-cadru finanțat din Planul național de redresare și reziliență, autoritățile contractante sunt obligate să selecteze în DUAE «alpha: indicația globală pentru toate criteriile de selecție».

De asemenea autoritatea contractantă precizează că în anunțul de participare, la secțiunea IV este menționat faptul că prezenta procedură este licitație deschisă, iar în secțiune II se menționează contractul de

finanțare nr. 135267/28.11.2022 în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență.

Așadar, susține că nu este în prezența procedurilor expres și limitativ nominalizate în art. 193 alin. (6) din Legea nr. 98/2016, pentru a bifa opțiunea indicată de acest text legal.

2. Cu privire la presupusa lipsă a detalierii obiectului achiziției — instalarea stațiilor de încărcare electrică.

Autoritatea contractantă susține că urmărește ca pe parcursul exploatării și întreținerii parcului auto, să aibă costuri cât mai reduse, pentru aceasta urmărind soluții cât mai unitare ale mijloacelor de transport pe care urmează să le achiziționeze, cum de altfel i-au fost impuse și de finanțator.

În ceea ce privește restricționarea participării la procedura de atribuire a contestatorului întrucât nu cunoaște detalii despre amplasare, solicită a se observa că se pune în discuție un interes particular al contestatorului, ori interesul public primează.

Totodată, susține că există inconsecvențe între nemulțumirea contestatorului raportat la presupusa lipsă a datelor privind amplasarea, dimensiunile, conexiunile la rețea, săpăturile necesare, astfel cum le menționează în contestație și motivarea elementelor de nelegalitate ale documentației de atribuire în acest sens, pentru care se referă la autorizațiile ANRE.

De asemenea autoritatea arată că prin paragraful ultim al punctului 3, contestatorul solicită autorității să transmită detalii despre ce înțelege prin instalarea stației de încărcare, deși, înainte cu 3 paragrafe, descrie în detaliu procedura de instalare. În orice caz, consideră că asemenea detalii pot fi solicitate autorității prin intermediul unei clarificări, ea fiind dispusă a pune la dispoziția ofertanților toate informațiile/datele solicitate. O atare solicitare nu a fost adresată autorității.

În opinia sa culpa contestatorului de a nu solicita autorității clarificări în legătură cu aspecte din documentația de atribuire pe care nu le înțelege nu poate fi acoperită printr-o contestație adresată Consiliului.

În concluzie, autoritatea susține că a arătat faptul că cerințele incluse în documentația de atribuire au fost stabilite în urma unei ample analize tehnice și se raportează în mod direct la situația din teren, nefiind favorizat niciun operator economic.

Prin urmare autoritatea nu poate fi obligată să achiziționeze din bani publici bunuri pe care nu le va putea utiliza.

Așadar, având în vedere toate cele expuse mai sus, solicită să se observe faptul că nu există niciun motiv care să conducă la concluzia că cerințele din documentația de atribuire sunt nelegale, motiv pentru care solicită respingerea contestației.

Prin adresa nr. 467/17.07.2023, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 38942/17.07.2023, SC SRL, a formulat cerere de intervenție în principal în interes propriu iar în subsidiar în favoarea autorității contractante, solicitând respingerea contestației și menținerea actelor atacate.

În fapt, intervenientul arată că în data de 20.06.2023, autoritatea contractantă a publicat anunțul de participare nr. CN1056511/21.06.2023, referitor la organizarea unei proceduri de licitație deschisă pentru atribuirea unui contract de furnizare având ca obiect: „Achiziție microbuz nepoluant în Comuna, județul", data limită de depunere a ofertelor 26.07.2023, ora 15:00 - în prezent procedura suspendată.

De asemenea arată că în data de 05.07.2023, ora 14:52 autoritatea contractantă a postat în SEAP, la rubrica „Lista clarificări, notificări și decizii” contestația nr. 76/01.07.2023, împotriva documentației de atribuire, cu precădere a caietului de sarcini.

I. Admisibilitatea cererii de intervenție.

SC SRL precizează că este interesat de participarea la prezenta procedură în conformitate cu cerințele documentației de atribuire postate în SEAP de autoritatea contractantă și a depus demersurile necesare pentru înscrierea în cadrul procedurii în SEAP, așa cum se poate observa în print-screen-ul pe care-l prezintă în continuare.

Având în vedere calitatea sa de operator economic înscris la procedura de achiziție publică organizată de autoritatea contractantă, consideră că îndeplinește condițiile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, art. 61 și urm. CPC și solicită admiterea în principiu a cererii de intervenție, aceasta fiind admisibilă.

Potrivit art. 61 CPC, oricine are interes poate interveni într-un proces care se judecă între părțile originare. Intervenția este principală, când intervenientul pretinde pentru sine, în tot sau în parte, dreptul dedus judecății sau un drept strâns legat de acesta. Intervenția este accesorie, când sprijină numai apărarea uneia dintre părți.

Intervenientul susține că oferă autorității contractante un produs competitiv, superior ca și caracteristici tehnice la un preț extrem de avantajos, promovând astfel eficiența banului public. Utilizarea eficientă a banilor publici și minimizarea riscurilor autorităților contractante presupune aplicarea procedurilor de achiziții publice concurențiale și transparente, precum și utilizarea caracteristicilor tehnice care să reflecte avantajele de natură economică ale ofertelor în vederea obținerii raportului optim între calitate și preț.

Afirmațiile contestatorului: „Am notificat și vom notifica în continuare autoritățile competente ale Statutului Roman, pentru a investiga aceste mecanisme de fraudare a licitațiilor”, în opinia sa sunt vădit nefondate și neprobate și nu pot tergiversa derularea unei proceduri de atribuire a unui contract de achiziție publică.

Intervenientul susține că în cadrul procedurii de atribuire având ca obiect furnizare echipamente în cadrul proiectului „Achiziție mijloc de transport în comun nepoluant și stații de încărcare”, anunț de participare nr. CN1053962/07.04.2023, organizată de Comuna Solovăstru, conform raportului procedurii nr. 3794/04.07.2023, publicat în SEAP de autoritatea contractantă, rezultă faptul că autoritatea contractantă a fost nevoită să anuleze procedura de atribuire, dat fiind faptul că ofertantul SC SRL a participat la procedura de atribuire fără a avea experiența similară – face printscreen din raportul procedurii mai sus menționat.

Astfel, consideră că acesta a pus autoritatea contractantă în situația de a consuma timp, resurse financiare și resurse umane în demararea unei proceduri, la care s-a prezentat fără a îndeplini condițiile de eligibilitate.

Totodată, intervenientul arată că SC SRL contestă și alți operatori economici, în afară de SC SRL - pe care îl consideră operator favorizat, operatori economici care participă la procedurile de atribuire a microbuzelor electrice.

Rațiunea contestatorului este aceea că toți operatorii economici completează ca SC SRL să nu mai participe la procedurile de atribuire a microbuzelor electrice, concluzie nefondată.

Criticile aduse documentației de atribuire, în speță caietului de sarcini, de către contestator în opinia sa sunt nefondate din următoarele motive:

a) Privitor la următoarea mențiune făcută în contestație:

„Astfel, cel puțin următorii achizitori, au introdus această cerință restrictivă și favorabilă unui singur operator:

CN1052857 – Ciorăști Vn; CN1052858 - Măicănești VN; CN1054061 - Ciohorani IS; CN1053902 - Seleus AR; CN1053962 - Solovăstru Ms; CN1053968 - Siminicea Sv; CN1053967 – Dumbrăveni; CN1054245 - GROZESTI IS; CN1054347 - Gugești Vn; CN1054348 - Vizantea Livez Vn; CN1054292 - Huruiesti BC; CN1054714 - Tomesti IS; CN1054620 –; CN1054609 - Voinești IS; CN1055154; CN1055151; CN1055484; CN1055263; CN1055505,

Putem observa cu ușurință că ofertantul câștigător/participant este doar vânzătorul IVECO din România, nici o altă marcă nu se poate încadra”,

intervenientul menționează că în piața din România/piața europeană (căci în cadrul procedurilor organizate prin intermediul SEAP pot depune ofertă și operatori economici din aria geografică europeană) există și alți producători/dealeri de microbuze electrice care pot ofera o capacitate a puterii motorului egala sau mai mare de 165 kW, cum ar fi:

- Ford - 198 kW - Fișa tehnică + <https://www.ford.ro/showroom-vehicule-comerciale/e-transit/promotii/persoane-juridice>

- Green Vehicle Italia - 198 kW - <https://www.greenvehiclesitalia.com/en/full-electric-minibus/>

- Rampini - 230 kW - https://www.rampini.it/en/buses-specialty-vehicle_4/prodotti/eltron-e-bus-electric-bus_101/;

Susține că aceștia sunt doar câțiva producători/dealeri identificați de el pe piața din Europa.

Precizează faptul că microbuzele produse de compania FORD sunt dotate cu motoare de 198 kW pe un șasiu de 3,5 tone, șasiu care este

mai ușor decât cel solicitat de autoritatea contractantă, respectiv 6,5 tone.

Prin urmare dacă pe un șasiu mai ușor (3,5 tone) Ford montează un motor electric de 198 kW, rezultă că este nevoie de o putere mai mare pentru a nu forța motorul când microbuzul este încărcat.

De asemenea, ținând cont că șasiul autorității contractante este mai greu (6,5 tone) decât al celor de la FORD, automat este nevoie de un motor cu o putere mai mare pentru a pune în mișcare un șasiu mai greu în condiții optime. Prin păstrarea unui raport optim între puterea motorului și greutatea mașinii, se evită alegerea unui motor subdimensionat care este supus unui uzuri premature și care poate genera costuri suplimentare foarte mari pentru autoritatea contractantă.

Totodată, face precizarea că tehnologia autovehiculelor electrice este în continuă dezvoltare și pe piață apărând tot mai mulți operatori economici care comercializează aceste autovehicule. Acest lucru conduce implicit și la apariția unor autovehicule electrice, în cazul de față microbuze electrice, cu specificații tehnice superioare și performanțe ridicate.

Astfel, arată că dacă la începutul apariției pe piața din România a microbuzelor electrice acestea aveau specificații tehnice inferioare celor solicitate de către autoritatea contractantă în prezent (anul 2023), în procedura de achiziție publică, contestatorul nu poate obliga autoritatea să achiziționeze un microbuz electric cu specificații tehnice evident dezavantajoase pentru aceasta.

Cu toate ca exemplele sale se limitează la operatori economici din UE care au posibilitatea de a oferi microbuz electric cu o capacitate a puterii motorului mai mare de 165 kW (cerința minimă din caietul de sarcini), având în vedere faptul că la procedura de achiziție publică pot participa și orice alți operatori economici care comercializează acest tip de autovehicule, cu încadrarea în prevederile art. 3 lit. jj) din Legea nr. 98/2016, precizarea că această cerință este restrictivă nu este susținută.

b) Privitor la următoarea mențiune făcută în contestație:

„1. Cu privire la cerința tehnică obligatorie a microbuzului pentru motor „Puterea maximă: minim 165 kW la maxim 1750 RPM/Cuplu maxim: minim 1250 Nm la maxim 900 RPM” și cerința „anvelope R16”. cerință inejustificată și ilegală – fapt ce duce la restricționarea accesului ofertanților (inclusiv al nostru), dar și la favorizarea unui anumit producător”.

În continuare intervenientul redă o listă cu operatorii economici care au depus ofertă în cadrul procedurilor organizate în vederea atribuirii microbuzelor electrice, care reflectă existența mai multor competitori în acest domeniu.

Faptul că, contestatorul nu poate oferi un microbuz care să acopere puterea solicitată nu înseamnă că alți competitori de pe piață nu o pot face. De exemplu, compania Ford, oferă spre vânzare microbuze electrice care la un tonaj mai mic (3,5 tone) decât cel solicitat pentru microbuzul electric din procedură, dezvoltă 198 kW.

Intervenientul arată că prin anunțul CN1054714/28.04.2023, Comuna Tomești a publicat în SEAP procedura având ca obiect: LOT 1 – „Microbuz nepoluant (electric) - 1 bucată” finanțat tot prin PNRR C10 - Fondul Local, în cadrul căreia prin caietul de sarcini se specifică „Putere Motor - minim 225 CP” (adică 165 kW). Conform documentului „declarație de participare” depus de autoritatea contractantă în SEAP, la această procedură au depus ofertă doi operatori economici, respectiv:

- SRL (care comercializează, după cum menționează chiar contestatorul, microbuze Iveco) și

-, care comercializează microbuze Mercedes E Sprinter.

În opinia sa aceasta înseamnă că cerința din caietul de sarcini referitoare la „Putere Motor - minim 225 CP” (adică 165 kW), nu este una specifică și anticoncurențială.

Intervenientul arată că conform mențiunilor făcute de CNSC în Decizia nr. 1373/C4/1373 din 19.06.2023, emisă pentru, „ (...) societatea contestatoare are în portofoliul său produse de top (produse Mercedes Benz), nu doar intervenienta” - de unde ar rezulta că acest produs fiind un produs de top are „dreptul legal” de a fi achiziționat de autoritățile contractante, doar pentru că este Mercedes Benz.

Societatea SRL nu contestă specificațiile tehnice superioare ale acestui produs oferit de SC SRL (în speță Mercedes Benz), ci relevă faptul că produsul oferit de SC SRL nu

îndeplinește prin specificațiile tehnice necesitățile autorității contractante
- Comuna

Motorizările de 125 de kW cu care solicită contestatorul SC SRL să participe în cadrul procedurilor generează un cuplu mult mai mic la roată în comparație cu motoarele de 165 kW, acestea fiind subdimensionate pentru microbuzele de 19 + 1 locuri și 22 + 1 locuri.

În opinia sa un motor subdimensionat va fi mereu solicitat la capacitate maximă, astfel va crește considerabil uzura motorului, durata de viață fiind redusă semnificativ, prin urmare autoritățile contractante vor fi supuse la costuri semnificative pentru întreținerea lor.

Intenția sa este de a oferi autorităților contractante un echipament fiabil pentru mai mult timp, echipament care se încadrează în bugetul stabilit, care oferă o putere suficientă pentru deplasare în condiții optime, care este produs și furnizat la nivel european, nefiind un produs unic. De asemenea, face dovada existenței altor producători care furnizează echipamente electrice cu puteri mult mai mari decât cel solicitat de autoritatea contractantă, chiar și pe echipamente mai mici (cazul Ford care echipază un echipament de 3,5 tone cu un motor de 198 kW, pe când microbuzele solicitate de autoritate sunt de la 5,5 tone în sus).

Precizează că înțelege punctul de vedere al celor de la SC SRL, dar din tonul acestora se poate observa agresivitatea în încercarea de a impune echipamente subdimensionate, mai slab calitative, care vor duce în timp la cheltuieli nepredictibile și nejustificate pentru autoritatea contractantă.

c) Privitor la următoarea mențiune făcută în contestație:

„Atragem atenția că un motor cu putere maximă de 165 kW este supradimensionat pentru acest tip de vehicul, de aici rezultând un consum mai mare de energie electrică ceea ce este în dezavantajul autorității contractante.

Nu există niciun argument tehnic sau economic care să justifice păstrarea unei astfel de cerințe tehnice, în condițiile în care nici măcar microbuzele actuale echipate cu motoare termice nu sunt echipate cu motoare de 165 kW deoarece acestea nu numai că sunt total disproportionale în raport cu dinamica mașinii, dar sunt și periculoase, putând genera accelerații mari cu risc crescut de pierdere a controlului vehiculului”.

Intervenientul susține că alegerea puterii microbuzelor electrice nu se poate face raportat la puterea microbuzelor cu motoare termice.

Este foarte bine cunoscut faptul că motoarele termice, sunt însoțite de cutii de viteze care au diferite trepte de viteză.

În treapta întâi de viteză, un microbuz cu motor termic transmite cu ajutorul cutiei de viteză un cuplu mai ridicat la roată care poate ajunge la 8000 - 9000 de Nm, pe când un motor electric care nu are trepte de viteze, transmite un cuplu constat la roată de aproximativ 5000 - 6000 Nm. De asemenea, ambele tipuri de microbuze beneficiază de sisteme de siguranță activă utilizate pentru a îmbunătăți stabilitatea și controlul în timpul conducerii. Aceste sisteme intervin în situații în care vehiculul poate începe să alunece sau să derapeze și ajută șoferul să mențină controlul asupra mașinii. Astfel, puterea dezvoltată de motor nu reprezintă un pericol sau un dezavantaj, din contră poate reprezenta un avantaj în cazul în care este nevoie de o putere mai mare transmisă la roată.

Puterea minimă a motorului, solicitată prin caietul de sarcini, a fost stabilită în funcție de necesitatea autorității contractante și în corelare cu valoarea estimată.

Astfel, susține că la stabilirea cerințelor tehnice autoritatea contractantă a ținut cont ca acestea să fie corelate cu valoarea estimată.

Dacă autoritatea contractantă solicita cerințe tehnice inferioare la prezenta valoare estimată aceasta plătea mai mult pentru un produs inferior, ceea ce rezulta utilizarea inefficientă a fondurilor. Valoarea estimată a fost calculată raportat la aceste specificații tehnice (respectiv caietul de sarcini publicat în SEAP), iar acceptarea unor specificații tehnice inferioare ar conduce la o estimare incorectă a valorii estimate și astfel la ofertarea unor produse cu preț neobișnuit de scăzut față de valoarea estimată, situație ce nu ar fi generată de valorile reale ale pieței la care a fost calculată valoarea estimată ci de ofertarea unui produs inferior cerințelor inițiale din caietul de sarcini.

Astfel, solicită, ca în raport cu aceste considerente și în temeiul dispozițiilor legale aplicabile procedurii, respingerea contestației formulată de către SC SRL, ca nefondată, respectiv continuarea procedurii de atribuire.

Prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. 36023/04.07.2023, contestatorul depune, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 209285611/1 tranzacția nr. 1348848388/80313195 din 04.07.2023, eliberată de CEC Bank - Sucursala Victoria, în cuantum de 24.613,50 lei.

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

COMUNA(CONSILIUL LOCAL AL COMUNEI), în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura licitație deschisă, în vederea atribuirii contractului, având ca obiect: „Achiziție microbuz nepoluant în comuna, județul” cod CPV 34114400-3, elaborând, în acest sens, documentația de atribuire aferentă și publicând în SEAP, anunțul de participare nr. CN1056511/21.06.2023, conform căruia valoarea estimată a procedurii este 1.230.675,00 lei. Conform cap. II.2.5 din anunț, criteriul de atribuire al contractului este „cel mai bun raport calitate preț”.

În cauza care formează obiectul prezentei, SC SRL a formulat cererea de intervenție voluntară nr. 467/17.07.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 38942/17.07.2023.

Consiliul va analiza cererea de intervenție a acestuia împreună cu contestația formulată de SC SRL.

Contestatorul este nemulțumit de anumite specificații tehnice impuse de autoritatea contractantă prin documentația de atribuire motiv pentru care solicită eliminării lor.

În cadrul caietului de sarcini autoritatea contractantă a stabilit printre altele următoarele specificații tehnice:

- *Dimensiune anvelope: R16*
- *Putere maximă: minim 165 kW la maxim 1.750 RPM*
- *Cuplu maxim: minim 1.250 NM la maxim 900 RPM*

În soluționare, Consiliul reține, următoarele prevederi legale:

- art. 3 alin. (1) lit. rr) din Legea nr. 98/2016 „*specificații tehnice - cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, într-o manieră corespunzătoare îndeplinirii necesității autorității contractante*”;
- art. 154 alin. (1) Legea nr. 98/2016 „*Autoritatea contractantă are obligația de a elabora documentația de atribuire care conține toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire*”;

- art. 155 alin. (6) *„Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici”*

- art. 156 alin. (2) *„Cu excepția cazului în care acest lucru este justificat de obiectul contractului, specificațiile tehnice nu precizează un anumit producător, o anumită origine sau un anumit procedeu care caracterizează produsele sau serviciile furnizate de un anumit operator economic și nici nu se referă la mărci, brevete, tipuri, la o origine sau la o producție specifică, care ar avea ca efect favorizarea sau eliminarea anumitor operatori economici sau produse”*

- art. 20 alin. (10) din H.G. nr. 395/2016: *„Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice care reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, astfel încât să corespundă necesității autorității contractante.”*

Având în vedere aceste prevederi legale autoritatea contractantă nu poate fi obligată să accepte produse care să nu corespundă necesităților sale, iar Consiliul nu poate sancționa autoritatea contractantă pentru exercitarea dreptului său de a nu aduce modificări cerințelor tehnice ori altor prevederi ale documentației, atâta timp cât acestea îi satisfac interesele. Autoritatea contractantă este singura în măsură să-și stabilească propriile necesități, orice achiziție care nu ar conduce la satisfacerea în mod deplin a nevoilor sale reprezentând o folosire ineficientă a fondurilor. Prin urmare, necesitatea sau oportunitatea achiziționării de produse de o anumită performanță, precum și caracteristicile tehnice impuse pentru acestea, sunt stabilite de

fiecare autoritate contractantă în parte, în funcție de necesitățile obiective și prioritățile comunicate de compartimentele din cadrul său, relevante în acest caz fiind dispozițiile art. 3 din HG nr. 395/2016.

Drepturile autorităților contractante la care s-a făcut referire mai sus trebuie exercitate cu bună credință, iar nu cu scopul de a limita sau restricționa accesul la procedură, de natură a restrânge concurența între agenții economici, întrucât s-ar aduce atingere principiilor care stau la baza atribuirii contractului de achiziție publică – nediscriminarea și tratamentul egal și s-ar încălca prevederile art. 50 din Legea nr. 98/2016, potrivit cărora „(1) *Autoritățile contractante nu vor concepe sau structura achizițiile ori elemente ale acestora cu scopul exceptării acestora de la aplicarea dispozițiilor prezentei legi ori al restrângerii artificiale a concurenței. (2) În sensul alin. (1), se consideră că există o restrângere artificială a concurenței în cazul în care achiziția ori elemente ale acesteia sunt concepute sau structurate cu scopul de a favoriza ori dezavantaja în mod nejustificat anumiți operatori economici.*”

Cu privire la criticile contestatorului referitoare la puterea maximă de minim 165kW și Consiliul reține că dreptul autorității contractantă în stabilirea specificațiilor tehnice este limitat de asigurarea unei concurențe reale și efective între operatorii economici interesați să participe la procedură, cu atât mai mult cu cât a ales, pentru atribuirea acestui contract, să desfășoare o procedură competitivă, de esența căreia este asigurarea unui cadru concurențial adecvat.

În acest context, Consiliul apreciază că specificația tehnică în discuție nu ar fi restrictivă, câtă vreme s-ar ajunge la concluzia că mai există operatori economici care produc/pun pe piață microbuze ale căror caracteristici se încadrează nu numai în limitele cerute pentru puterea motorului, ci și în plaja de valori stabilită de autoritatea contractantă în privința celorlalte caracteristici solicitate prin caietul de sarcini, știut fiind că doar un asemenea produs poate fi acceptat în procedură.

Față de aceste aspecte se reține caracterul restrictiv al cerinței analizate, cu consecința obligării autorității contractante la remedierea cerințelor enunțate în sensul înlăturării caracterului restrictiv, respectiv la reformularea acesteia astfel încât specificațiile tehnice stabilite să corespundă necesităților sale, fără să fie o piedică pentru participarea la procedură.

Cu privire la cerința privind dimensiunea anvelopelor, Consiliul constată că, în stabilirea acesteia, autoritatea contractantă a procedat la impunerea unei dimensiuni fixe.

Față de prevederile antemenționate, Consiliul nu poate cenzura specificațiile tehnice solicitate decât dacă acestea se dovedesc a fi restrictive, or, indicarea unor dimensiuni exacte, fixe, prezintă acest caracter, mai cu seamă că niciunde în apărările sale autoritatea

contractantă nu justifică de ce doar o *dimensiune R16* a anvelopelor îi poate îndeplini necesitățile urmărit a fi satisfăcute prin prezenta achiziție.

Mai mult, dimensiunea nu se referă la mărimea căii de rulare a anvelopelor ci la dimensiunea jantelor. Prin urmare, cu cât este mai mare dimensiunea jantelor la o anumită dimensiune a căii de rulare, cu atât scade volumul de aer din anvelopă și capacitatea acesteia de absorbție a șocurilor, crescând însă stabilitatea la viteze ridicate, viceversa fiind de asemenea valabilă.

Reiterând obligația legală ca stabilirea specificațiilor tehnice să nu aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate de natură să restrângă concurența dintre operatorii economici, Consiliul constată că solicitarea unei dimensiuni fixe este de natură să contravină principiilor nediscriminării și tratamentului egal, precum și să afecteze concurența în această procedură, contrar dispozițiilor art. 155 alin. (1) și (6) din Legea nr. 98/2016.

Pe cale de consecință, și această critică va fi admisă, cerința în discuție urmând a fi modificată în sensul acceptării în procedură și a anvelopelor cu alte dimensiuni decât cele solicitate.

Referitor la cerința cu privire la cuplu maxim, Consiliul reține că societatea contestatoare nu indică, precizează sau argumentează care sunt motivele pentru care această cerință ar trebui eliminată, limitându-se doar la formularea unei susțineri generice, investind practic Consiliul la verificarea integrală a ofertei câștigătoare.

Astfel, în condițiile în care contestatorul nu indică/precizează și/sau argumentează care sunt motivele pentru care această cerință este nejustificată și nelegală, Consiliul nu se poate substitui societății contestatoare în ce privește indicarea/identificarea motivelor de

respingere a ofertelor și a motivelor concrete de nelegalitate a cerinței atacate.

Simpla declarație a contestatorului privind presupusul caracter restrictiv, în lipsa oricărei probe nu este suficientă pentru a demonstra caracterul neconform/ inacceptabil al ofertei respective. Scopul obligației de motivare, prin raportare la date concrete, este acela de a arăta Consiliului în calitate de organism administrativ-jurisdicțional, în speță, sau instanței de judecată, împrejurările relevante pentru soluționarea contestației și, totodată, explicațiile pentru care drepturile contestatorului au fost lezate prin conduita presupus nelegală a autorității contractante.

Cu alte cuvinte, nu este tot una a afirma încălcarea dreptului cu a prezenta argumentele pentru care se susține că dreptul a fost încălcat; simplele presupuneri/suspiciuni nu reprezintă o motivare validă a contestației, nereieșind de niciunde temeinicia criticilor rămase la nivel declarativ.

Contestația trebuie formulată cu respectarea tuturor condițiilor prevăzute de lege, iar una dintre acestea este tocmai motivarea, în fapt și în drept, care servește la determinarea exactă a obiectului procedurii administrativ-jurisdicționale, având în vedere principiul disponibilității potrivit căruia judecata are loc în limitele sesizării; altminteri, soluționarea contestației ar echivala cu un control efectuat din oficiu de către Consiliu, inadmisibil în condițiile actualei legislații.

Contestatorii nu pot însărcina Consiliul să efectueze o cercetare „*in integrum*” a procedurii de atribuire pe bază de supoziții.

În susținerea contestației contestatorul avea obligația pe de-o parte de a indica în concret în ce constă caracterul restrictiv al cerinței și pe de altă parte de a proba acest caracter, fiind pe deplin aplicabile în acest caz prevederile art. 249 c.p.c potrivit cărora: *„cel care face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile anume prevăzute de lege”*. Astfel, fiecare parte litigantă are obligația de a-și dovedi pretențiile, susținerile, prin producerea unor mijloace de probă legale, verosimile, pertinente și concludente, potrivit principiului de drept *„probatio incumbit ei qui digit, non ei qui negat”*.

Având în vedere prevederile art. 10 lit. g) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va reține în soluționare faptul că literatura juridică dar și practica judiciară, a statuat că în cadrul procesului civil sarcina probei este împărțită între reclamant și pârât, în speță între contestator și autoritatea contractantă, la care se adaugă și rolul activ al Consiliului care, potrivit art. 254 alin. (5) c.p.c, poate ordona administrarea probelor considerate necesare chiar dacă părțile se împotrivesc.

Cu toate acestea, existența rolului activ al Consiliului nu poate conduce la concluzia că întreaga sarcina a probei ar cădea asupra

Consiliului, ceea ce nu se întâmpla nici măcar în cadrul dosarelor supuse principiului oficialității, sau că nerespectarea dispozițiilor legale cu privire la propunerea și administrarea probelor nu ar avea pentru părți consecințe procedurale. Pe cale de consecință, în măsura în care partea ce formulează anumite critici, susțineri nu este solitară în efortul de a proba, aceasta rămâne singura sancționată în caz de eșec, deoarece dacă nu administrează probele care să convingă Consiliul, cu toată eventuala colaborare a adversarului și în pofida rolului activ al Consiliului, va pierde dosarul, iar adversarul va triumfa.

În speță, aplicând principiile cu caracter teoretic enunțate mai sus, Consiliul apreciază că, în soluționarea contestației, societatea contestatoare ar fi trebuit să dovedească/probeze caracterul restrictiv al cerinței.

Față de aceste aspecte Consiliul va respinge ca nedovedite criticile cu privire la cuplu maxim.

Referitor la criticile cu privire la selectarea în DUAE a «α: indicația globală pentru toate criteriile de selecție», Consiliul urmează să o admită având în vedere prevederile art. 193 alin. (6) „**În cadrul** procedurii simplificate și al **procedurii aplicate pentru atribuirea unui contract/acord-cadru finanțat din Planul național de redresare și reziliență, autoritățile contractante sunt obligate să selecteze în DUAE «α: indicația globală pentru toate criteriile de selecție»**», coroborat prevederile din anunțul de participare postat în SEAP la cap. „II.2.13) *Informații despre fondurile Uniunii Europene: Achiziția se referă la un proiect și/sau program finanțat din fonduri ale Uniunii Europene: Da* Identificarea proiectului: Contractul de finanțare nr. 135267 / 28.11.2022 în cadrul Planului Național de Redresare și

Reziliență, Tip finanțare: Program / Proiect Program/Proiect: Planul National de Redresare si Reziliență – PNRR”.

Referitor la lipsa detalierii obiectului achiziției instalarea stațiilor de încărcare electrică, Consiliul urmează să o admită și să oblige autoritatea contractantă să ofere toate specificațiile tehnice cu privire la aceste stații, având în vedere pe de o parte faptul că documentația de atribuire trebuie să fie clară, detaliată astfel încât să permită ofertanților să depună oferte conforme.

Mai mult lipsa acestor specificații rezultă și să punctul de vedere, autoritatea contractantă recunoscând că societatea contestatoare putea solicita autorității clarificări, aceasta fiind dispusă a pune la dispoziția ofertanților toate informațiile solicitate.

Față de considerentele enunțate, în temeiul art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016 cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va admite, în parte, contestația formulată de SC SRL, în contradictoriu cu, în calitate de autoritate contractantă, și va obliga autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire cu respectarea legislației în vigoare și a motivării aferente prezentei, în termen de 10 zile de la data primirii prezentei decizii.

Totodată, în temeiul prevederilor art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge ca nefondate criticile cu privire la cuplu maxim iar, pe cale de consecință, admite în parte cererea de intervenție formulată de SC SRL.

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

DECIDE:

Admite, în parte, contestația formulată de SC SRL, în contradictoriu cu, în calitate de autoritate contractantă, și obligă autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire cu respectarea legislației în vigoare și a motivării aferente prezentei, în termen de 10 zile de la data primirii prezentei decizii.

Respinge ca nefondate criticile cu privire la cuplu maxim iar, pe cale de consecință, admite în parte cererea de intervenție formulată de SC SRL.

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 5 (cinci) exemplare originale, conține 21 (douăzecișiuna) pagini