

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

DECIZIE

Nr.

Data: ...

Prin contestația fără număr de înregistrare la emitent, transmisă prin mijloace electronice (e-mail), înregistrată la Consiliu sub nr. (...), (...), cu sediul în (...), înmatriculată în Registrul Comerțului sub nr. (...), având CUI (...), reprezentată convențional prin (...) - Societate Civilă de Avocați, cu sediul ales pentru comunicarea tuturor actelor de procedură la (...) SCA, în (...), formulată împotriva documentației de atribuire, aferente procedurii de atribuire, organizată de (...), în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în (...), în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „(...) *luant nou cu emisii zero de gaze de eşapament: microbuz electric de către (...)»*”, inițiată prin anunțul de participare nr. (...) publicat în SEAP la data de 27.03.2025, s-au solicitat următoarele:

1. Suspendarea procedurii de atribuire, în vederea evitării unei pagube iminente prin semnarea contractului de achiziție publică înainte de soluționarea contestației;

2. Admiterea contestației cu consecința remedierii aspectelor de nelegalitate ale documentației de atribuire (caietul de sarcini), cu privire la elaborarea specificațiilor tehnice ale echipamentelor a căror achiziție se urmărește prin parcurgerea procedurii de atribuire a contractului de achiziție publică;

3. Obligarea părții în culpă la plata cheltuielilor de judecată efectuate de către (...), în vederea formulării și soluționării contestației.

Prin Încheierea nr. (...) din data de 16.04.2025, Consiliul a respins ca rămasă fără obiect, cererea de suspendare a procedurii de atribuire, formulată de (...).

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

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

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația formulată de (...).

I. Scurtă prezentare a situației de fapt

Contestatarul precizează că în urma analizării documentației de atribuire, respectiv a caietului de sarcini, la secțiunea privind specificațiile tehnice, reiese în mod clar faptul că autoritatea contractantă a conceput

specificațiile tehnice ale autobuzelor a căror achiziție o dorește, în funcție de anumite caracteristici ale gamelor de produse comercializate de către anumiți operatori economici.

În susținerea acestei concluzii vine și faptul că autoritatea contractantă a înțeles să menționeze, în cuprinsul caietului de sarcini, faptul că: „*Autoritatea contractantă va considera neconforme propunerile tehnice lipsite de certificatul de conformitate (COC) sau însoțite doar de certificat de omologare individuală*”.

Așadar, contestatorul susține că modalitatea prin care autoritatea contractantă a înțeles să elaboreze documentația de atribuire este de natură a încălca principiile generale pe care se întemeiază procedura de atribuire a contractelor de achiziție publică, încălcându-se astfel drepturile și interesele legitime ale (...).

II. Interesul legitim al (...).

În acest sens, contestatorul invocă dispozițiile art. 2 alin. (1), art. 3 alin. (1) lit. f) din Legea nr. 101/2016, precum și prevederile art. 2 alin. (1) lit. p) din Legea nr. 554/2004 privind contenciosul administrativ.

În ceea ce privește prejudiciul suferit, contestația arată că acesta este reprezentat de faptul că (...) nu poate participa la procedura de atribuire a contractului de achiziție publică întrucât, deși comercializează microbuze cu specificații tehnice similare sau superioare celor cerute prin caietul de sarcini contestat, produsele oferite sunt construite după specificațiile clienților, astfel că acestea beneficiază de omologare individuală, în temeiul legii, dar nu și de certificat de conformitate.

Contestatorul susține că autoritatea contractantă a înțeles de cuviință să solicite, în mod expres, în cuprinsul documentației de atribuire întocmită în mod nelegal, prezentarea certificatului de conformitate, excluzând posibilitatea ofertării unor microbuze modificate potrivit specificațiilor autorității contractante, (...) fiind în imposibilitate obiectivă de a participa, cu șanse obiective de atribuire, la procedura de achiziție.

Având în vedere dispozițiile legale mai sus menționate, contestatorul apreciază că justifică interes în formularea contestației, raportat la următoarele:

III. Motive

III.1. Suspendarea procedurii de achiziție publică până la soluționarea contestației.

III.2. Prin specificațiile tehnice cuprinse în caietul de sarcini, autoritatea contractantă restrânge artificial concurența.

În acest sens, contestatorul redă extras din pag. 10 a caietului de sarcini și precizează că autoritatea contractantă a înțeles să condiționeze atribuirea contractului de achiziție publică de existența unui certificat de conformitate, excluzând posibilitatea dovedirii conformității vehiculului prin omologarea individuală.

Autoritatea contractantă pleacă de la premisa că unica modalitate de înmatriculare a vehiculelor a căror achiziție se dorește ar fi prin furnizarea certificatului de conformitate.

Contestatorul susține că se omite un aspect esențial, și anume faptul că achizitoarea solicită furnizarea de microbuze cu anumite specificații distincte, situație care implică modificări constructive, ceea ce ar face ca un certificat de conformitate, emis cu privire la vehiculul de bază, incomplet, să fie lipsit de relevanță.

Contestatorul prezintă o scurtă analiză a omologării individuale, procedură de omologare ce nu este considerată acceptabilă de către achizitoare, în temeiul unei premise false, respectiv imposibilitatea de înmatriculare a microbuzelor.

În acest sens, contestatorul invocă Ordinul nr. 2386/2024 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere, precum și eliberarea atestatului tehnic pentru mașinile autopropulsate și pentru vehiculele lente - RNTR 7, potrivit căruia omologarea individuală este prevăzută pentru vehiculele rutiere prezentate la RAR care se găsesc într-una din următoarele situații:

„a) vehicule rutiere utilizate, care nu au mai fost înmatriculate în România. Sunt exceptate vehiculele care dețin omologare europeană de tip, au fost ultima dată înmatriculate într-un stat membru al Uniunii Europene și a căror configurație nu a fost modificată;

b) vehicule rutiere înmatriculate în România, dar la care s-au modificat caracteristicile constructive menționate în CIV”.

Contestatorul menționează că omologarea individuală se acordă unui vehicul care are un număr de identificare valid, îndeplinește condițiile constructive precizate în RNTR-7 și care a fost declarat admis la verificarea stării tehnice efectuată în baza planului de operații din RNTR-1.

Din același act normativ, contestatorul susține că reiese faptul că certificatul de conformitate, ca unică soluție acceptată de către autoritatea contractantă, este solicitat exclusiv pentru autoturisme noi.

Configurația specifică de funcționalități și performanțe a microbuzelor solicitate de către autoritate, pot impune anumite modificări constructive ale unor microbuze de bază (incomplete), aspect care ar face incidente prevederile referitoare la omologarea individuală.

Contestatorul susține că mențiunea autorității contractante privind neacceptarea omologării individuale echivalează cu împiedicarea participării unor operatori economici ce nu au pe stoc microbuze cu specificațiile solicitate, dar care pot fi modificate astfel încât să întrunească toate cerințele achizitoarei.

Mai mult decât atât, contestatorul precizează că potrivit adresei nr. 2468 din data de 05.03.2025 emisă de către RAR, vehiculele care nu dețin omologare UE de tip (și implicit nici COC) pot fi supuse procedurii de omologare individuală, care permite de asemenea eliberarea CIV în vederea înmatriculării.

În concluzie, contestatorul susține că în cadrul procedurii de omologare individuală, COC nu este disponibil și nu poate fi solicitat decât în eventualitatea în care procedura se aplică unui vehicul de bază omologat UE de tip, dar care a suferit modificări constructive în raport cu

configurația omologată (în astfel de cazuri se poate solicita CoC corespunzător vehiculului de bază).

Contestatorul precizează faptul că CIV, indiferent de procedura în urma căreia a fost emisă, atestă faptul că vehiculul respectiv a îndeplinit toate condițiile tehnice în vederea înmatriculării, la momentul eliberării documentului de către RAR.

În egală măsură, potrivit adresei nr. 4606 din data de 21.03.2025 emisă de către RAR, în baza pct. 8, Secțiunea 2, Cap. II din RNTR 7, contestatorul susține că un raport de încercare ce a stat la baza omologării unui vehicul poate fi utilizat în scopul omologării naționale a altor vehicule identice.

Contestatorul menționează că în astfel de cazuri, omologarea poate fi efectuată direct la reprezentanța RAR, fără a mai fi necesare îndrumarea vehiculelor la încercări și întocmirea unor noi rapoarte de încercare, decât în eventualitatea în care se solicită certificate de omologare națională individuală pentru vehiculele respective;

Este important de reținut faptul că, în cazul solicitărilor provenite din partea atelierelor autorizate de modificări constructive (carosieri), evaluarea condițiilor tehnice de omologare (care poate presupune inclusiv îndrumarea vehiculului la încercări) se realizează în cadrul procesului de avizare a variantei constructive propuse de către client (atelier) prin intermediul aplicației informatice specifice pusă la dispoziție de către RAR.

Toate vehiculele corespunzătoare variantei avizate (care prezintă caracteristici tehnice relevante identice vehiculului analizat inițial) pot fi omologate la nivel de reprezentanță RAR.

Contestatorul reiterează faptul că, potrivit relațiilor venite din partea RAR, cartea de identitate a vehiculului, este înscrisul care, indiferent de procedura în urma căreia a fost emisă, atestă faptul că vehiculul respectiv a îndeplinit toate condițiile tehnice în vederea înmatriculării, la momentul eliberării documentului de către RAR.

Așa cum rezultă din cele transmise de către RAR, contestatorul menționează că, certificatul de conformitate vizează doar vehiculul de bază, respectiv anterior operării modificărilor constructive în raport cu configurația omologată. În cazul în care, pentru a respecta specificațiile tehnice impuse prin documentația de atribuire, se operează modificări constructive de către atelierelor autorizate de modificări constructive (carosieri), certificatul de conformitate Coc este lipsit de relevanță.

Într-o atare împrejurare de fapt, contestatorul precizează că relevantă pentru stabilirea întrunirii condițiilor tehnice în vederea înmatriculării (ce se finalizează cu emiterea CIV) este avizarea RAR, ce se realizează în cadrul procesului de avizare a variantei constructive propuse de către carosier.

Impunerea condiției operatorilor economici de a prezenta Coc în vederea certificării faptului că un vehicul fabricat este conform și poate fi înmatriculat, fără a accepta procedura omologării individuale, rezultă în crearea unor obstacole nejustificate în calea deschiderii către concurență a achizițiilor publice.

Așadar, contestatorul susține că ar trebui să se asigure posibilitatea prezentării unor oferte care să reflecte diversitatea soluțiilor tehnice, a standardelor și a specificațiilor tehnice de pe piață, respectarea acestor cerințe este cu atât mai importantă atunci când specificațiile tehnice care figurează în caietul de sarcini al unui contract de achiziții sunt formulate în mod deosebit de detaliat, astfel cum se întâmplă și în speța de față.

Contestatorul consideră că nu se poate aprecia că împrejurările de fapt din prezenta cauză ar fi în acord cu legislația în materie, întrucât se asigură producătorilor care au în ofertă microbuze cu specificațiile prevăzute în caietul de sarcini, o poziție privilegiată prin intermediul specificațiilor tehnice concepute după configurația microbuzelor menționate în caietul de sarcini, operatorii economici care ar putea adapta un produs la cerințele achiziției, neputând participa în mod eficient.

În acest sens, contestatorul invocă dispozițiile art. 3 alin. (1) lit. rr) și art. 2 din Legea nr. 98/2016.

Mai mult decât atât, contestatorul susține că același act normativ prevede faptul că specificațiile tehnice sunt stabilite prin documentația de atribuire, respectiv prin caietul de sarcini, și definesc caracteristicile solicitate privind lucrarea, serviciul sau produsele care fac obiectul achiziției, dar și că 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. 155 din Legea nr. 98/2016).

La nivelul legislației secundare, contestatorul precizează că aceste norme sunt preluate de art. 20 alin. (10) din H.G. nr. 395/2016, potrivit căreia se aplică aceeași regulă care stabilește că în conținutul caietului de sarcini se regăsesc, 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.

Contestatorul subliniază faptul că normele interne evocate mai sus reprezintă transpunerea în legislația națională a Directivei 2014/24, reglementarea specificațiilor tehnice și a principiilor de stabilire a acestora regăsindu-se în considerentul (74), respectiv al art. 18 și art. 42, pct. 1 din Anexa VII din directivă, dispoziții a căror interpretare a fost realizată de Curtea de Justiție a Uniunii Europene în hotărârea pronunțată la data de 25.10.2018, în cauza C- 413/17 „*Roche Lietuva*” UAB v. Kauno Dainavos poliklinika Vs.

În considerentele acestei hotărâri, CJUE a reținut explicit, în paragrafele 29, 30, că reglementarea Uniunii privind specificațiile tehnice recunoaște o largă marjă de apreciere autorității contractante în cadrul formulării specificațiilor tehnice ale unui contract, justificată de faptul că autoritățile contractante sunt cele care cunosc cel mai bine produsele de care au nevoie și sunt cele mai în măsură să stabilească cerințele care trebuie îndeplinite pentru a obține rezultatele dorite.

Însă, tot CJUE, în cuprinsul paragrafelor 31-34, a constatat apoi că acest drept nu este nelimitat și că Directiva 2014/24 stabilește anumite limite pe care autoritatea contractantă trebuie să le respecte, una dintre acestea fiind stabilită de articolul 42 alineatul (2) din Directiva 2014/24, potrivit căruia: „[...] se impune ca specificațiile tehnice să permită accesul egal al operatorilor economici la procedura de achiziție și să nu aibă efectul de a crea obstacole nejustificate în calea deschiderii către concurență a achizițiilor publice”.

De asemenea, contestatorul menționează că CJUE a statuat că principiile egalității de tratament, nediscriminării și transparenței au o importanță crucială în ceea ce privește specificațiile tehnice.

Totodată, contestatorul precizează că din cuprinsul considerentelor 36-37 și 41 din aceeași hotărâre a CJUE, rezultă faptul că specificațiile tehnice ar trebui elaborate în așa fel încât să se evite restrângerea în mod artificial a concurenței prin cerințe care favorizează un anumit operator economic, în sensul că preiau caracteristicile esențiale ale produselor, serviciilor sau lucrărilor oferite în mod obișnuit de acel operator economic.

Așadar, contestatorul susține că ar trebui să fie posibilă prezentarea unor oferte care să reflecte diversitatea soluțiilor tehnice, a standardelor și a specificațiilor tehnice de pe piață, respectarea acestor cerințe este cu atât mai importantă atunci când specificațiile tehnice care figurează în caietul de sarcini al unui contract de achiziții sunt formulate în mod deosebit de detaliat, astfel cum se întâmplă și în speța de față.

Contestatorul consideră că nu se poate aprecia că împrejurările de fapt din prezenta cauză ar fi în acord cu legislația în materie, întrucât se asigură producătorilor care au în ofertă microbuze cu specificațiile prevăzute în caietul de sarcini, o poziție privilegiată prin intermediul specificațiilor tehnice concepute după configurația microbuzelor menționate în caietul de sarcini, operatorii economici care ar putea adapta un produs la cerințele achizițoarei, neputând participa în mod eficient.

Față de aceste împrejurări de fapt, contestatorul apreciază că se impune admiterea contestației, constatându-se încălcarea dispozițiilor imperative ale art. 50 din Lege nr. 98/2016 privind restrângerea artificială a concurenței, coroborate cu cele ale art. 155 din Legea nr. 98/2016.

IV. Concluzii

Raportat la temeiurile de fapt și de drept invocate mai sus, contestatorul apreciază că se impune admiterea contestației, astfel cum a fost formulată.

Prin adresa nr. (...), înregistrată la Consiliu sub nr. (...)(...) a transmis punctul său de vedere cu privire la contestația formulată de (...), prin care solicită respingerea contestației ca nefondată, cu consecința menținerii în totalitate a cerințelor din documentația de atribuire ca temeinice și legale [art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016], având în vedere următoarele motive:

I. Autoritatea contractantă face o scurtă prezentare a stării de fapt.

1. Pe fond, autoritatea contractantă solicită respingerea contestației ca nefondată, pentru considerentele pe care le va prezenta în continuare:

I. Cu privire la suspendarea procedurii de atribuire:

În data de 11.04.2025, autoritatea contractantă a suspendat în SEAP procedura de atribuire a contractului, astfel încât solicită Consiliului să respingă, ca rămasă fără obiect cererea de suspendare a procedurii, formulată de (...);

II. Referitor la solicitarea contestatoarei de remediere a „aspectelor de nelegalitate” ale documentației de atribuire (caietul de sarcini), cu privire la elaborarea specificațiilor tehnice ale echipamentelor, autoritatea contractantă prezintă următoarele:

Prin caietul de sarcini publicat în SEAP, parte integrantă din documentația de atribuire, la cap. 3.4. Produsele solicitate și operațiunile cu titlu accesoriu necesar a fi realizate s-au solicitat următoarele:

„Ofertantul va prezenta în propunerea tehnică

- *Certificat ECE - R85 - echipamentul trebuie să funcționeze minim 30 de minute la o putere constantă de minim 60 kW*

- *Certificat ECE-R13 Tip II - privind sistemul de frânare*

- *Certificat ECE - R100.02 - privind circulația echipamentelor electrice pe drumurile publice*

- *Certificat ECE- R122 - privind sistemul de încălzire pentru vehiculele din categoria M, N, O*

- *Certificat ECE -R138- privind sistemul de avertizare al pietonilor (AVAS)*

- o *CertIFICATELE ECE solicitate nu trebuie să conțină elemente de individualizare (serie de șasiu, serie de motor), acestea urmând a fi stabilite doar după semnarea contractului și lansarea comenzii.*

- *Potrivit site-ului Registrului Auto Roman - <https://www.rarom.ro/?p=463>*

- o *„Certificatul de Conformitate are rolul de a atesta că vehiculul este conform cu prevederile legislative în vigoare. Absența Certificatului de Conformitate, conduce în cele din urmă la imposibilitatea înmatriculării autoturismului. Comercianții trebuie să elibereze Certificatele de Conformitate (pe care le obțin de la producători) pentru toate vehiculele care dețin omologare CE de tip. În caz contrar, se fac responsabili de eventualele probleme cauzate cumpărătorilor, ce decurg din această situație.”*

- o *Ținând cont de reglementările naționale, la momentul livrării furnizorul are obligația de a pune la dispoziția autorității contractante certificatul de conformitate care va conține toate elementele necesare în vederea individualizării microbuzului electric. Autoritatea contractantă va considera neconforme propunerile tehnice lipsite de certificatul de conformitate (COC) sau cele însoțite doar de certificat de omologare individuală.*

- *pliant/broșură/carte tehnică orice alte documente doveditoare emise de producător care să ateste caracteristicile tehnice ale produselor oferite*

Autoritatea contractantă apreciază ca fiind neîntemeiate criticile contestatoarei, potrivit cărora „prin specificațiile tehnice cuprinse în caietul de sarcini, autoritatea contractantă restrânge artificial concurența” deoarece, Ghidul solicitantului pentru achiziția de microbuze electrice finanțată prin Planul National de Redresare și Reziliență Pilonul IV. Coeziune socială și teritorială, Componenta C10 - Fondul Local, (<https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/255096>) prevede printre altele și următoarele aspecte, prezentate la art. 5.6. Documente de prezentat în etapa de implementare a proiectelor/1.1.1 - înnoirea parcului

de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante): Documente care să ateste omologarea mijloacelor de transport. Totodată, pentru a veni în sprijinul ofertanților, prin cerințele, prescripțiile de natură tehnică stabilite la nivelul caietului de sarcini, autoritatea contractantă a dorit ca produsul achiziționat să fie conform cu aceste cerințe și nu a urmărit restrângerea concurenței și nu a limitat-o, oferind șansa ca *„Ofertantul să prezinte în propunerea tehnică, plicante/broșuri/cărți tehnice, precum și orice alte documente doveditoare emise de producător care să ateste caracteristicile tehnice ale produselor oferite”*.

Conform Ghidului specific — Condiții de accesare a fondurilor europene aferente Planului național de redresare și reziliență în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, componenta 10, este obligatoriu ca: Pentru toate investițiile aferente prezentului ghid, vă rugăm să luați în considerare criteriile UE de Achiziție Publică Verde (GPP) care au fost dezvoltate pentru a facilita includerea cerințelor ecologice în documentele de achiziție. Acestea sunt disponibile pe domenii. Documentele sunt disponibile și în limba română https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu/gpp_criteria_en.htm. În documentul numit Criteriile UE privind achizițiile publice verzi în domeniul transportului rutier nr. SWD (2021) 296 final se prevede la criteriul ST2. Performanța în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici următoarele: *«Vehiculele cu o masă de referință care depășește 2.610 kg trebuie să fie vehicule cu emisii zero, adică vehicule fără motor cu ardere internă măsurat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European»*, iar modalitatea de verificare impusă de ghidul specific este: *«Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze certificatul de conformitate al vehiculului»*.

Autoritatea contractantă precizează că diferența principală dintre omologarea unei mașini cu COC (Certificate of Conformity - Certificat de Conformitate) și omologarea individuală a unei mașini este următoarea:

- COC (Certificate of Conformity): Un COC este un document emis de către producătorul mașinii și confirmă că vehiculul respectă standardele și specificațiile tehnice ale Uniunii Europene. COC-ul este valabil pentru toate vehiculele identice «fabricate de același producător, în conformitate cu același model și aceleași specificații. Documentația COC este standardizată și emisă în toate țările Uniunii Europene, și conține informații detaliate despre vehicul, cum ar fi numărul de identificare al vehiculului (VTN), caracteristicile tehnice, nivelul de emisii, etc. COC-ul este acceptat în majoritatea țărilor europene și nu necesită proceduri de omologare suplimentare.

- Omologare individuală: Omologarea individuală se aplică atunci când un vehicul nu are un COC, iar autovehiculul a fost creat artizanal. În acest caz, proprietarul vehiculului trebuie să obțină omologarea individuală, care presupune prezentarea mașinii autorităților competente pentru a verifica conformitatea vehiculului cu standardele și regulamentele în vigoare. Pentru a obține omologarea individuală, pot fi necesare diverse

documente, cum ar fi documentația tehnică a vehiculului, certificate de testare, rapoarte de emisii, etc. Procesul de omologare individuală poate varia în funcție de țară și de regulamentele specifice, și poate implica inspecții tehnice, teste de emisii, adaptări ale vehiculului pentru a se conforma cu cerințele locale, etc.

De asemenea, autoritatea contractantă susține că potrivit site-ului Registrului Auto Român <https://www.rarom.ro/?p=463> «*Certificatul de Conformitate are rolul de a atesta că vehiculul este conform cu prevederile legislative în vigoare. Absența Certificatului de Conformitate, conduce în cele din urmă la imposibilitatea înmatriculării autoturismului. Comercianții trebuie să elibereze Certificatele de Conformitate (pe care le obțin de la producători) pentru toate vehiculele care dețin omologare CE de tip. În caz contrar, se fac responsabili de eventualele probleme cauzate cumpărătorilor, ce decurg din această situație*».

În concluzie, autoritatea contractantă precizează că COC-ul este emis de producător și confirmă faptul că toate vehiculele din serie sunt conforme cu standardele UE, pe când omologarea individuală este necesară atunci când nu există COC, mașina fiind creată artizanal și trebuie obținută pentru fiecare produs în parte.

Obținerea omologării individuale implică un proces mai complex de verificare, proces care nu garantează că autovehiculul va fi omologat, iar obținerea omologării individuale pentru primul vehicul nu atestă conformitatea cu reglementările europene a următoarelor vehicule modificate artizanal de către același carosier.

Așadar, autoritatea contractantă susține că, cerința din caietul de sarcini nu poate fi în concret interpretată ca fiind una abuzivă, care să producă efecte în mod inechitabil și excesiv prejudiciabile contestatoarei.

Pe cale de consecință, autoritatea contractantă solicită Consiliului să constate neîntemeiate criticile contestatoarei și să mențină ca legale cerințele din caietul de sarcini.

III. Cât privește cererea contestatoarei de acordare a cheltuieli de judecată, autoritatea contractantă solicită Consiliului să o respingă, în totalitate, luând în considerare faptul că contestatoarea nu a formulat nicio solicitare de clarificare cu privire la pretenziile „*aspecte de nelegalitate*” ale cerințelor din caietul de sarcini, ci a preferat să formuleze direct contestație asupra acestora.

Decizia de a depune contestație aparține în mod exclusiv contestatorului și nu a fost provocată de nicio vătămare produsă contestatoarei de către autoritatea contractantă, în condițiile în care autoritatea contractantă nu a primit nicio solicitare de clarificări cu privire la motivele din contestația depusă, iar vătămarea unui drept al acesteia putând interveni cel mult în momentul publicării unui răspuns la o „*posibilă*” solicitare de clarificări cu privire la cerința din caietul de sarcini, în aceste condiții, autoritatea contractantă consideră că solicitarea cheltuielilor de judecată este un demers disproportionat și tendențios.

Prin urmare, autoritatea contractantă solicită Consiliului să constate că și sub acest aspect, contestația formulată de (...), este neîntemeiată.

În aceste condiții, pentru motivele expuse anterior, autoritatea contractantă solicită Consiliului să respingă contestația ca neîntemeiată cu consecința menținerii cerințelor din caietul de sarcini.

Documentele necesare soluționării cauzei au fost transmise de autoritatea contractantă fiind înregistrate la CNSC sub nr. (...).

Din documentele depuse de părți și din susținerile acestora, Consiliul constată următoarele:

(...), în calitate de autoritate contractantă, a inițiat procedura de atribuire prin licitație deschisă a contractului de achiziție publică având ca obiect „(...)oluant nou cu emisii zero de gaze de eșapament: microbuz electric de către (...)»”, cod CPV (...) (Rev.2), prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. (...) / 27.03.2025, stabilind data limită de depunere a ofertelor la 02.05.2025 ora 15:00, criteriul de atribuire fiind „cel mai bun raport calitate - preț” și valoarea estimată de 2.461.350 lei, fără TVA.

Fiind nemulțumită de prevederile documentației de atribuire, societatea (...) a depus contestația care formează obiectul prezentului dosar solicitând următoarele:

„1. Suspendarea procedurii de atribuire, în vederea evitării unei pagube iminente prin semnarea contractului de achiziție publică înainte de soluționarea prezentei contestații;

2. Admiterea prezentei contestații cu consecința remedierii aspectelor de nelegalitate ale documentației de atribuire (caietul de sarcini), cu privire la elaborarea specificațiilor tehnice ale echipamentelor a căror achiziție se urmărește prin parcurgerea procedurii de atribuire a contractului de achiziție publică;

3. (...) obligarea părții în culpă la plata cheltuielilor de judecată efectuate de către (...), în vederea formulării și soluționării prezentei contestații”.

Cererea de suspendare a procedurii de atribuire a fost soluționată de Consiliu prin Încheierea nr. (...) din data de 16.04.2025, fiind respinsă, ca rămasă fără obiect.

Autoarea contestației a prezentat Consiliului dovada respectării dispozițiilor art. 61¹ alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, respectiv Recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 211208617/1 din data de 10.04.2025, eliberată de CEC BANK – Sucursala Victoria, în sumă de 49.227,00 lei,

Recipisa de consemnare se va restitui în condițiile stipulate de art. 1064 din Codul de procedură civilă, coroborate cu dispozițiile art. 61¹ alin. (5), (6) și (7) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Pe fondul cauzei, contestatoarea susține că autoritatea contractantă solicită în mod expres prezentarea certificatului de conformitate, excluzând posibilitatea ofertării unor microbuze modificate potrivit specificațiilor autorității, fiind în imposibilitate obiectivă de a participa, cu șanse obiective de atribuire – „Autoritatea contractantă va considera neconforme

propunerile tehnice lipsite de certificatul de conformitate (COC) sau cele insotite doar de certificat de omologare individuala”.

Contestatoarea susține că în acest sens se restrânge artificial concurența prin specificația tehnică inclusă în Caietul de sarcini prin care a fost condiționată atribuirea contractului de achiziție publică de existența unui certificat de conformitate (Coc) excluzând posibilitatea dovedirii conformității vehiculului prin omologare individuală. Invocând dispozițiile *Ordinului nr. 2386/2024, emis pe ministrul transporturilor și infrastructurii, pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere, precum și eliberarea atestatului tehnic pentru mașinile autopropulsate și pentru vehiculele lente - RNTR 7*, contestatoarea arată următoarele:

- Omologarea individuală se acordă unui vehicul care are un număr de identificare valid, îndeplinește condițiile constructive precizate în RNTR-7 și care a fost declarat admis la verificarea stării tehnice efectuată în baza planului de operații din RNTR-1;

- certificatul de conformitate, ca unică soluție acceptată de către autoritatea contractantă este solicitat exclusiv pentru autoturisme noi;

- Configurația specifică de funcționalități și performanțe a microbuzelor solicitate de către autoritate, pot impune anumite modificări constructive ale unor microbuze de bază (incomplete), aspect care ar face incidente prevederile referitoare la omologarea individuală;

- mențiunea autorității contractante privind neacceptarea omologării individuale echivalează cu împiedicarea participării unor operatori economici ce nu au pe stoc microbuze cu specificațiile solicitate, dar care pot fi modificate astfel încât să îndeplinească toate cerințele achiziției.

În esență, contestatoarea mai arată, invocând adresa nr. 2468 din data de 05.03.2025 emisă de către RAR, că vehiculele care nu dețin omologare UE de tip (și implicit nici Coc) pot fi supuse procedurii de omologare individuală, care permite de asemenea eliberarea CIV în vederea înmatriculării. În cadrul procedurii de omologare individuală, CoC nu este disponibil și nu poate fi solicitat decât în eventualitatea în care procedura se aplică unui vehicul de bază omologat UE de tip, dar care a suferit modificări constructive în raport cu configurația omologată, în astfel de cazuri se poate solicita CoC corespunzător vehiculului de bază). CIV, indiferent de procedura în urma căreia a fost emisă, atestă faptul că vehiculul respectiv a îndeplinit toate condițiile tehnice în vederea înmatriculării, la momentul eliberării documentului de către RAR.

Se mai arată că, ar trebui să fie posibilă prezentarea unor oferte care să reflecte diversitatea soluțiilor tehnice, a standardelor și a specificațiilor tehnice de pe piață, respectarea acestor cerințe fiind cu atât mai importantă atunci când specificațiile tehnice care figurează în caietul de sarcini al unui contract de achiziții sunt formulate în mod deosebit de detaliat, astfel cum se întâmplă și în speța de față. În prezenta procedură de atribuire, se asigură producătorilor care au în ofertă microbuze cu specificațiile prevăzute în caietul de sarcini, o poziție privilegiată prin intermediul specificațiilor tehnice concepute după configurația microbuzelor

menționate în Caietul de sarcini, operatorii economici care ar putea adapta un produs la cerințele achizitoarei, neputând participa în mod eficient.

Analizând prevederile documentației de atribuire, Consiliul reține că prezenta achiziție este finanțată din fonduri ale Uniunii Europene, PNRR/2022/C10 I1.1. - PLANUL NAȚIONAL DE REDRESARE ȘI REZILIENTĂ, COMPONENTA 10 – Fondul local, Investiția: I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), contract de finanțare nr. 135207/28.11.2022, proiectul intitulat: „Achiziționarea de vehicul nepoluant nou cu emisii zero de gaze de eșapament: microbuz electric de către comuna Marișelu”.

În cadrul Caietului de sarcini, la punctul 3.4.1.1., autoritatea contractantă a menționat următoarele:

„MICROBUZ ELECTRIC PENTRU TRANSPORT PERSOANE - 2 buc.

Echipamentul este un microbuz electric de minim 18+1 locuri pe scaune, **nou și nefolosit, produs în anul 2024**, destinat transportului de persoane. Microbuzul trebuie să corespundă categoriei M3 vehiculele concepute și construite pentru transportul de persoane care au, în afara scaunului conducătorului, mai mult de opt locuri pe scaune și o masă maximă ce depășește 5 tone și clasei B de vehicule, clasă care nu permite locuri în picioare pentru pasageri”. În Caietul de sarcini sunt menționate sub formă tabelară specificațiile tehnice sau cerințele funcționale minime, iar ulterior sunt inserate următoarele precizări:

„Ofertantul va prezenta în propunerea tehnică

- Certificat ECE - R85 - echipamentul trebuie să funcționeze minim 30 de minute la o putere constantă de minim 60 kW

- Certificat ECE-R13 Tip II - privind sistemul de frânare

- Certificat ECE - R100.02 - privind circulația echipamentelor electrice pe drumurile publice

- Certificat ECE - R122 - privind sistemul de încălzire pentru vehiculele din categoria M, N, O

- Certificat ECE - R138 - privind sistemul de avertizare al pietonilor (AVAS)

o Certificatele ECE solicitate nu trebuie să conțină elemente de individualizare (serie de șasiu, serie de motor), acestea urmând a fi stabilite doar după semnarea contractului și lansarea comenzii.

- Potrivit site-ului Registrului Auto Roman - <https://www.rarom.ro/?p=463>

o **Certificatul de Conformitate are rolul de a atesta că vehiculul este conform cu prevederile legislative în vigoare.** Absența Certificatului de Conformitate, conduce în cele din urmă la imposibilitatea înmatriculării autoturismului.

Comercianții trebuie să elibereze Certificatele de Conformitate (pe care le obțin de la producători) pentru toate vehiculele care dețin **omologare CE de tip**. În caz contrar, se fac responsabili de eventualele probleme cauzate cumpărătorilor, ce decurg din această situație

o Ținând cont de reglementările naționale, la momentul livrării furnizorul are obligația de a pune la dispoziția autorității contractante

certificatul de conformitate care va conține toate elementele necesare în vederea individualizării microbuzului electric. **Autoritatea contractantă va considera neconforme propunerile tehnice lipsite de certificatul de conformitate (COC) sau cele însoțite doar de certificat de omologare individuală.**

- pliant/brosura/carte tehnica orice alte documente doveditoare emise de producător care să ateste caracteristicile tehnice ale produselor oferite”.

În cadrul punctului de vedere autoritatea contractantă precizează următoarele:

„Ghidul solicitantului pentru achiziția de microbuze electrice finanțată prin Planul Național de Redresare și Reziliență Pilonul IV. Coeziune socială și teritorială, Componenta CIO - Fondul Local, (<https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/255096>) prevede printre altele și următoarele aspecte, prezentate la art. 5.6. Documente de prezentat în etapa de implementare a proiectelor/1.1.1 - înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante): **Documente care să ateste omologarea mijloacelor de transport.** Totodată, pentru a veni în sprijinul ofertanților, prin cerințele, prescripțiile de natură tehnică stabilite la nivelul Caietului de sarcini, autoritatea contractantă a dorit ca produsul achiziționat să fie conform cu aceste cerințe și nu a urmărit restrângerea concurenței și nu a limitat-o, oferind șansa ca «Ofertantul să prezinte în propunerea tehnică, pliante/broșuri/cărți tehnice, precum și orice alte documente doveditoare emise de producător care să ateste caracteristicile tehnice ale produselor oferite».

Conform Ghidului specific — Condiții de accesare a fondurilor europene aferente Planului național de redresare și reziliență în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, componenta 10, este obligatoriu ca: Pentru toate investițiile aferente prezentului ghid, vă rugăm să luați în considerare criteriile UE de Achiziție Publică Verde (GPP) care au fost dezvoltate pentru a facilita includerea cerințelor ecologice în documentele de achiziție. Acestea sunt disponibile pe domenii. Documentele sunt disponibile și în limba română https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm. În documentul numit Criteriile UE privind achizițiile publice verzi în domeniul transportului rutier nr. SWD (2021) 296 final se prevede la criteriul ST2. Performanța în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici următoarele: «Vehiculele cu o masă de referință care depășește 2.610 kg trebuie să fie vehicule cu emisii zero, adică vehicule fără motor cu ardere internă măsurat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European», iar modalitatea de verificare impusă de ghidul specific este: «**Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze certificatul de conformitate al vehiculului**».

Diferența principală dintre omologarea unei mașini cu COC (Certificate of Conformity - Certificat de Conformitate) și omologarea individuală a unei mașini este următoarea:

- COC (Certificate of Conformity): Un COC este un document emis de către producătorul mașinii și confirmă că vehiculul respectă standardele și specificațiile tehnice ale Uniunii Europene. COC-ul este valabil pentru toate vehiculele identice «fabricate de același producător, în conformitate cu același model și aceleași specificații. Documentația COC este standardizată și emisă în toate țările Uniunii Europene, și conține informații detaliate despre vehicul, cum ar fi numărul de identificare al vehiculului (VTN), caracteristicile tehnice, nivelul de emisii, etc. COC-ul este acceptat în majoritatea țărilor europene și nu necesită proceduri de omologare suplimentare.

- Omologare individuală: Omologarea individuală se aplică atunci când un vehicul nu are un COC, iar autovehiculul a fost creat artizanal. În acest caz, proprietarul vehiculului trebuie să obțină omologarea individuală, care presupune prezentarea mașinii autorităților competente pentru a verifica conformitatea vehiculului cu standardele și regulamentele în vigoare. Pentru a obține omologarea individuală, pot fi necesare diverse documente, cum ar fi documentația tehnică a vehiculului, certificate de testare, rapoarte de emisii, etc. Procesul de omologare individuală poate varia în funcție de țară și de regulamentele specifice, și poate implica inspecții tehnice, teste de emisii, adaptări ale vehiculului pentru a se conforma cu cerințele locale, etc. De asemenea, potrivit site-ului Registrului Auto Roman <https://www.rarom.ro/?p=463> «Certificatul de Conformitate are rolul de a atesta că vehiculul este conform cu prevederile legislative în vigoare. Absența Certificatului de Conformitate, conduce în cele din urmă la imposibilitatea înmatriculării autoturismului. Comerțianții trebuie să elibereze Certificatele de Conformitate (pe care le obțin de la producători) pentru toate vehiculele care dețin omologare CE de tip. În caz contrar, se fac responsabili de eventualele probleme cauzate cumpărătorilor, ce decurg din această situație».

În concluzie, **COC-ul este emis de producător și confirmă faptul că toate vehiculele din serie sunt conforme cu standardele UE, pe când omologarea individuală este necesară atunci când nu există COC, mașina fiind creată artizanal și trebuie obținută pentru fiecare produs în parte.**

Obținerea omologării individuale implică un proces mai complex de verificare, proces care nu garantează că autovehiculul va fi omologat, iar obținerea omologării individuale pentru primul vehicul nu atestă conformitatea cu reglementările europene a următoarelor vehicule modificate artizanal de către același carosier.

Așadar, cerința din Caietul de sarcini nu poate fi în concret interpretată ca fiind una abuzivă, care să producă efecte în mod inechitabil și excesiv prejudiciabile contestatoarei”.

Consiliul apreciază că, deși în susținerea demersului său la Consiliu, contestatoarea avea obligația de a proba caracterul restrictiv al cerinței criticate, prin prezentarea unor mijloace de probă pertinente și concludente, fiind pe deplin aplicabile în acest caz prevederile art. 249 din

Codul de procedură civilă [„cel care face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile anume prevăzute de lege”], (...) nu a făcut o astfel de dovadă limitându-se la a susține caracterul restrictiv al cerinței criticate în raport de faptul că autoritatea contractantă a exclus posibilitatea ofertării unor microbuze modificate iar societatea sa este în imposibilitate obiectivă de a participa.

Față de această situație, Consiliul apreciază că nu se regăsesc în legislația achizițiilor publice prevederi care să permită operatorilor economici să ceară modificarea documentației de atribuire și, cu atât mai mult, să oblige autoritatea contractantă să modifice documentația de atribuire după cum solicită fiecare operator economic care apreciază că este necorespunzător întocmită.

Astfel fiind, autoritatea contractantă nu are vreo obligație legală de a modifica documentația de atribuire după voința operatorului economic care a formulat contestație, iar Consiliul nu o poate obliga la o astfel de conduită, decât în măsura în care se face dovada încălcării reale și obiective a dispozițiilor legale ce împiedică restrângerea nejustificată a concurenței.

Pentru a putea realiza achiziția în speță, autoritatea contractantă este obligată să respecte Ordinul nr. 999/2022 pentru aprobarea Ghidului specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente Planului național de redresare și reziliență în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, componenta 10 - Fondul local, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 467 bis, în caz contrar, aflându-se în situația de a nu putea finaliza achiziția, prin neîncadrarea în termenii contractului de finanțare și lipsa de eligibilitate a cheltuielilor asumate.

Consiliul mai reține prevederile art. 3 „Definiții” din REGULAMENTUL (UE) nr. 858/2018 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 (Text cu relevanță pentru SEE), conform cărora:

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

4. „certificat de omologare de tip” înseamnă documentul prin care autoritatea de omologare certifică în mod oficial faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este omologată de tip;

5. „certificat de conformitate” înseamnă documentul eliberat de către producător care certifică faptul că un vehicul fabricat este conform cu tipul de vehicul omologat și respectă toate actele de reglementare care erau aplicabile în momentul fabricării sale;

6. „omologare individuală a unui vehicul” înseamnă procedura prin care o autoritate de omologare certifică faptul că un anumit vehicul, unic sau nu, respectă dispozițiile administrative și cu cerințele tehnice relevante

pentru omologarea UE individuală a vehiculelor sau pentru omologarea națională individuală a vehiculelor.

Potrivit considerentului 40 la Regulamentul (UE) 2018/858, „Sistemul de omologare UE de tip trebuie să permită fiecărui stat membru să confirme că fiecare tip de vehicul și fiecare tip de sistem, componentă sau unitate tehnică separată destinate tipului respectiv de vehicul au fost supuse încercărilor și inspecțiilor prevăzute în prezentul regulament **pentru a se verifica conformitatea lor cu cerințele de omologare de tip prevăzute în prezentul regulament și că producătorul a obținut un certificat de omologare pentru acestea.** Sistemul de omologare UE de tip obligă producătorii să producă vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate în conformitate cu tipul omologat. **Un producător de vehicule trebuie să certifice acest lucru prin emiterea unui certificat de conformitate pentru fiecare vehicul.** Orice vehicul care deține un certificat de conformitate valabil ar trebui să poată fi pus la dispoziție pe piață și înmatriculat în vederea utilizării în Uniune”.

În soluționare, Consiliul mai reține și considerentul 42 din Regulamentul (UE) 2018/858, care precizează următoarele: *„Conformitatea producției reprezintă unul dintre elementele fundamentale ale sistemului de omologare UE de tip și, prin urmare, măsurile stabilite de producător pentru a garanta o astfel de conformitate ar trebui să fie aprobate de autoritatea competentă sau de un serviciu tehnic calificat în mod corespunzător desemnat în acest scop și să facă obiectul unei verificări periodice prin intermediul unor audituri independente periodice. În plus, autoritățile de omologare trebuie să asigure verificarea conformității continue a produselor din industria autovehiculelor în cauză”.*

În cadrul contestației, autoarea acesteia arată că omologarea individuală este prevăzută pentru vehiculele rutiere prezentate la RAR care se găsesc într-una din următoarele situații:

a) vehicule rutiere utilizate, care nu au mai fost înmatriculate în România. Sunt exceptate vehiculele care dețin omologare europeană de tip, au fost ultima dată înmatriculate într- un stat membru al Uniunii Europene și a căror configurație nu a fost modificată.

b) vehicule rutiere înmatriculate în România, dar la care s-au modificat caracteristicile constructive menționate în CIV.

Consiliul apreciază că posibilitatea dovedirii conformității vehiculului prin omologare individuală ar fi de natură să transfere riscul de neîndeplinire a contractului pe motivul că vehiculele nu pot fi înmatriculate în circulație din sarcina ofertantului în sarcina autorității contractante, deoarece, fiind emis pentru un anumit exemplar de vehicul (și nu pentru un tip de vehicule), certificatul de omologare individual nu caracterizează un întreg lot de vehicule care urmează a fi furnizate, ci, doar exemplarul care a fost prezentat autorităților competente în vederea omologării.

În speță, în cadrul punctului de vedere autoritatea contractantă a justificat în mod pertinent specificația tehnică contestată, explicațiile sale fiind edificatoare și lămuritoare.

Deși la dosarul cauzei se găsește dovada comunicării de către autoritatea contractantă, la data de 16.04.2025 ora 11:51, a punctului de vedere către contestatoare la adresa de poștă electronică a reprezentantului convențional al acesteia (...), până în prezent nu au fost combătute afirmațiile (...) din cadrul punctului de vedere apreciate ca fiind relevante de către Consiliu.

În consecință, Consiliul reține că Certificatul de conformitate - COC este un document emis de către producătorul mașinii și confirmă că vehiculul respectă standardele și specificațiile tehnice ale Uniunii Europene. COC-ul **este valabil pentru toate vehiculele identic «fabricate de același producător**, în timp ce procedura de omologare individuală pentru primul vehicul nu atestă conformitatea cu reglementările europene a următoarelor vehicule modificate de același carosier și nu presupune totdeauna un vehicul nou, nefolosit astfel cum autoritatea contractantă a solicitat.

Prin urmare, Consiliul reține că cerința prezentării certificatului de conformitate (COC) și nu a certificatului de omologare individuală, nu este restrictivă și este expresia unei necesități obiective a autorității contractante, de achiziționare a unor vehicule al cărui tip constructiv a fost deja testat și dovedit că este conform cu cerințele de omologare prevăzute de legislația comunitară, în contextul finanțării contractului prin PNRR, critica autoarei contestației urmând a fi respinsă.

În consecință, luând în considerare cele mai sus menționate, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, va respinge, ca nefondată, contestația formulată de (...), în contradictoriu cu autoritatea contractantă (...) și pe cale de consecință și solicitarea contestatoarei de obligare a autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată.

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

CONSILIUL DECIDE:

Respinge, ca nefondată, contestația formulată de (...), în contradictoriu cu autoritatea contractantă (...) și pe cale de consecință și solicitarea contestatoarei de obligare a autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

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

PREȘEDINTE,

MEMBRU,

MEMBRU,

Redactat în 4 exemplare originale, conține 18 pagini.