

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

DECIZIE

Nr. ...

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. ..., care face obiectul dosarului nr. .../2025, depusă de ...SRL, cu sediul în ..., înregistrată în Registrul Comerțului sub nr. ..., reprezentată convențional prin ..., cu sediul ales pentru comunicarea tuturor actelor de procedură la ..., la adresa din ..., privind procedura de licitație deschisă organizată în vederea atribuirii contractului de furnizare având ca obiect .., cod CPV 34114400-3 Microbuze (Rev.2), de ..., cu sediul în..., în calitate de autoritate contractantă, contestatoarea a solicitat:

- anularea raportului procedurii prin care în mod netemeinic și nelegal a fost declarată ca neconformă oferta sa, precum și a tuturor actelor care stau la baza acestuia (procesele-verbale de evaluare tehnică 11455/06.06.2025 și 15076/24.07.2025: procesul-verbal de evaluare financiară nr. 15290/28.07.2025), în ceea ce privește oferta sa, cu consecința reevaluării ofertei sale, dar și a ofertei declarată câștigătoare;
- anularea adresei de comunicare a rezultatului, prin care i-a fost adusă la cunoștință declararea ca neconformă a ofertei sale, autoritatea contractantă alegând să atribuiască contractul unui operator economic ce a prezentat o ofertă neconformă;
- obligarea părții în culpă la plata cheltuielilor de judecată efectuate de către ...SRL, în vederea formulării și soluționării contestației;
- în temeiul art. 19 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, acordarea accesului la dosarul cauzei, precum și fotocopierea înscrisurilor de la dosar.

Prin cererea de intervenție nr. 15391/21.08.2025, înregistrată la Consiliu cu nr. 58382/22.08.2025, depusă în cadrul dosarului nr. .../2025 de ...SRL, cu sediul în municipiul ..., înregistrată în Registrul Comerțului sub nr. ..., reprezentată legal prin administrator ... și convențional de ..., cu sediul în ..., unde solicită comunicarea tuturor actelor de procedură, privind aceeași procedură de licitație deschisă, intervenienta a solicitat:

- încuviințarea în principiu și admiterea pe fond a cererii de intervenție voluntară accesorie;

- respingerea contestației formulate de ...SRL ca nefondată, cu consecința menținerii ca temeinice și legale a actelor de evaluare contestate;

- în temeiul dispozițiilor art. 19 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, accesul la dosarul cauzei, pentru a-i da posibilitatea ca în urma studierii dosarului achiziției să formuleze concluzii scrise cu privire la caracterul nefondat al criticilor formulate de contestatoarea ...SRL.

Prin contestația înregistrată la Consiliu sub nr. 55502/12.08.2025, care face obiectul dosarului nr. .../2025, depusă de ...SA, cu sediul în comuna Ciorogârla, satul ..., înregistrată în Registrul Comerțului sub nr. ..., reprezentată legal prin administrator ..., privind aceeași procedură de licitație deschisă, contestatoarea a solicitat:

- anularea raportului procedurii nr. 15785/01.08.2025 și a tuturor actelor care au stat la baza emiterii sale, precum și a tuturor actelor conexe și subsecvente emiterii acestuia;

- anularea tuturor comunicărilor privind rezultatul procedurii de atribuire;

- obligarea autorității contractante la adoptarea unor măsuri de remediere în sensul reevaluării ofertelor ...SRL, ...SRL și ...SRL, cu respectarea cerințelor documentației de atribuire, a prevederilor legale și a considerentelor deciziei care urmează a fi pronunțată;

- accesul neîngrădit la dosarul constituit la Consiliu, în temeiul art. 19 din Legea nr. 101/2016.

Prin cererea de intervenție nr. 15398/25.08.2025, înregistrată la Consiliu cu nr. 59138/26.08.2025, depusă în cadrul dosarului nr. .../2025 de ...SRL, intervenienta a solicitat:

- încuviințarea în principiu și admiterea pe fond a cererii de intervenție voluntară accesorie;

- respingerea contestației formulate de ...SA ca nefondată, cu consecința menținerii ca temeinice și legale a actelor de evaluare contestate, în ceea ce privește oferta ...SRL;

- în temeiul dispozițiilor art. 19 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, accesul la dosarul cauzei, pentru a-i da posibilitatea ca în urma studierii dosarului achiziției să formuleze concluzii scrise cu privire la caracterul nefondat al criticilor formulate de contestatoarea ...SA.

Conform prevederilor art. 17 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, contestațiile care fac obiectul dosarelor nr. .../2025 și .../2025, au fost conexe, pentru a se pronunța o soluție unitară, deoarece acestea sunt formulate în cadrul aceleiași proceduri de atribuire.

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

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

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația de față, prin care ofertanții ...SRL și ...SA critică rezultatul procedurii, solicitând cele precizate în partea introductivă a deciziei.

În ceea ce privește contestația depusă de **...SRL**, care face obiectul dosarului nr. .../2025, contestatoarea arată că, în urma evaluării propunerii sale tehnice, autoritatea contractantă a apreciat că oferta sa este neconformă, invocând o pretinsă lipsă de credibilitate a garanției asumate cu privire la grupul de baterii cu care sunt echipate microbuzele oferite.

Oferta sa este conformă

Contestatoarea arată că a oferit furnizarea microbuzelor solicitate de către autoritatea contractantă, asumându-și garanția oferită de producătorul vehiculului de bază, astfel cum acesta a fost garantată societății sale.

În acest sens, potrivit adresei emisă în 11.03.2025 de către ...Co. Ltd, producătorul microbuzului în varianta de bază, adresă ce a fost atașată răspunsului la solicitările de clarificări nr. 13946 din data de 10.07.2025, reiese în mod explicit faptul că producătorul vehiculului de bază își asumă furnizarea suportului tehnic complet pe durata a 39 de ani sau pe parcursul a 24.375 de cicluri complete de încărcare, precum și furnizarea pieselor de schimb, iar în măsura în care este necesar, se vor înlocui bateriile defecte pe aceeași durată de timp.

Redând extrase din comunicarea rezultatului procedurii, pag. 2 și 3, contestatoarea atrage atenția asupra faptului că realizarea unei evaluări tehnice cu privire la o tehnologie inovativă (motorizare electrică) în baza unor materiale științifice publicate cu 15 ani în urmă, nu poate fi considerată o evaluare temeinică.

Mai mult decât atât, comisia de evaluare continuă să realizeze o analiză trunchiată a pieței de vehicule electrice, susținând faptul că alți producători care echipează vehiculele electrice comercializate cu același tip de baterii (...), nu ar acorda o garanție comparabilă pentru grupul de baterii.

În acest sens, petenta atașează anunțul producătorului și distribuitorului de mașini MG, din 09.07.2024, prin care anunță decizia de acordare a unei „garanții pe viață” extinsă pentru bateria de înaltă tensiune, unitatea de acționare electrică și blocul electronic de putere ...).

Totodată, subliniază faptul că nicio prevedere legislativă în vigoare în prezent nu interzice unui operator economic să acorde un termen de garanție mai lung decât cel minim legal, respectiv cel stabilit potrivit OUG nr. 140/2021 - 2 ani pentru persoane fizice.

Operatorii economici sunt liberi să-și asume garantarea clienților cu privire la conformitatea produselor comercializate pentru o perioadă extinsă.

Prin răspunsul la solicitările de clarificări nr. 13946 din data de 10.07.2025, s-a argumentat aspectul tehnic privind echiparea grupului de baterii cu sistemul BMS (Battery Management System - Sistem de Management al Bateriei), ceea ce asigură o durabilitate controlată, contribuind la longevitatea componentelor.

În acest sens, este posibilă monitorizarea tensiunii, temperaturii, a ciclurilor de încărcare/descărcare, prevenindu-se degradarea accelerată prin optimizarea curenților și temperaturii, astfel cum a fost prezentat achizitoarei în cuprinsul propunerii tehnice (pag. 387).

De asemenea, grupul de baterii este compus din module individuale (celule sau grupuri de celule) care pot fi izolate, testate și înlocuite individual, fiind reparabile fără a înlocui întreg ansamblul.

În opinia petentei, aprecierea pur subiectivă a autorității contractante privind așa-zisul caracter nerealist al angajamentului asumat de societatea sa privind furnizarea suportului tehnic complet cu privire la grupul de baterii, pe durata a 39 de ani sau pe parcursul a 24.375 de cicluri complete de încărcare, precum și furnizarea pieselor de schimb, iar în măsura în care este necesar, înlocuirea bateriilor defecte pe aceeași durată de timp, nu poate fi primită.

Invocarea duratei garanției pentru întregul vehicul de 15 ani, ca temei de apreciere a unei pretense nejustificări a garanției acordate grupului de baterii de către producătorul componentelor, și preluată de societatea sa, nu poate reprezenta un argument judicios.

În primul rând, contestatoarea menționează că în cuprinsul noțiunii de vehicul întreg intră o multitudine de componente, fiecare dintre acestea având o garanție specifică.

În al doilea rând, inclusiv în cazul vehiculelor echipate cu motoare cu combustie internă, garanția anumitor componente poate depăși garanția acordată de producător întregului vehicul, această practică fiind uzuală în industria auto.

Argumentele și raționamentele prezentate de către achizitoare, în vederea stabilirii pretensei neconformității a ofertei sale, sunt bazate exclusiv pe aprecieri subiective, trimiteri la studii depășite tehnologic, fără a prezenta niciun temei juridic care să justifice aprecierea părții adverse.

Oferta declarată câștigătoare este neconformă

Autoarea contestației susține că oferta declarată câștigătoare este neconformă, întrucât nu sunt îndeplinite cerințele tehnice minime stabilite prin documentația de atribuire.

Documentația de atribuire este alcătuită atât din fișa de date, cât și din caietul de sarcini, acestea nefiind contestate de niciun operator economic, drept care toate prevederile acestor înscrisuri și-au consolidat

forța obligatorie, atât pentru autoritatea contractantă, cât și pentru operatorii economici participanți la procedura de atribuire (relevantă, în acest sens, este decizia civilă nr. 2799 din 19 decembrie 2022 a Curții de Apel Craiova, Secția contencios administrativ și fiscal, cod Rejust de 926443g).

Redând extras din pag. 13 a caietul de sarcini, cu privire la buletinele de măsurători a autonomiei și extras din pag 5 a răspunsului ofertantului nr. 5243/12.03.2025 la solicitarea de clarificări, contestatoarea precizează că înscrisul depus de către operatorul economic declarat câștigător, în dovedirea îndeplinirii condiției privind certificarea autonomiei oferite a microbuzului electric, prin raport de testare E-SORT 2, nu întrunește condițiile impuse prin documentația de atribuire.

Astfel, emitentul raportului de testare depus de către operatorul economic declarat câștigător nu se regăsește în lista autorităților de omologare recunoscute la nivel comunitar, astfel că în opinia sa partea adversă nu îndeplinește criteriul respectiv.

Așa cum am arătat mai sus, potrivit art. 74 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 858/2018, un serviciu tehnic poate fi desemnat de către una sau mai multe autorități de omologare de tip din alt stat membru decât statul membru în care este stabilit.

Potrivit listei publicate și actualizate de către Comisie (Anexa nr. 3 la contestație), rezultă faptul că serviciile tehnice ale autorităților de omologare desemnate pentru România sunt:

i. ...

Rezultă astfel că înscrisul depus de către ... în dovedirea îndeplinirii condiției privind certificarea autonomiei oferite a microbuzului electric, prin raport de testare E-SORT 2, nu întrunește condițiile impuse de către achizitoare.

În acest sens, apreciază că nu se poate reține conformitatea unui înscris emis de către o entitate ce nu face parte din autoritățile de omologare recunoscute la nivel comunitar, astfel cum au fost acestea indicate mai sus.

Pretinsul raport depus de către ofertanta câștigătoare nu întrunește condițiile de formă ale unui Raport e-SORT, emis potrivit procedurilor impuse de către UITP, reprezentând un înscris depus doar în varianta tradusă în limba română, înscris trunchiat.

În vederea stabilirii unei confruntări între un raport e-SORT emis potrivit procedurii impuse de către UITP și înscrisul depus de către ofertanta câștigătoare, contestatoarea atașează contestației modele de rapoarte emise de către UITP (Anexa nr. 4).

Testul SORT este un test standardizat elaborat potrivit procedurii stabilite de către Union Internationale des Transports Publics (UITP - ... prin care se măsoară consumul de combustibil al autobuzelor.

Pentru a răspunde nevoilor în schimbare ale sectorului, SORT și-a extins în 2017 domeniul de aplicare pentru a include autobuzele electrice.

Metodologia SORT permite producătorilor de microbuze să compare autonomia microbuzelor într-un mod standardizat, fără a fi nevoie de testarea specifică de către clienți.

Au fost definite 3 cicluri de conducere diferite, fiecare corespunzând unui nivel de viteză specifică (SORT 1 - 12-13 km/h, SORT 2 - 18-19 km/h și SORT 3 - 27-28 km/h).

Pentru o determinare relevantă a autonomiei microbuzelor oferite este necesară stabilirea nivelului de viteză luat în considerare pentru elaborarea testului e-SORT.

Potrivit cerinței stabilite prin caietul de sarcini, autoritatea contractantă a solicitat justificarea autonomiei pretinse printr-un raport de testare E-SORT 2.

Din documentația depusă de către operatorul economic desemnat câștigător, nu reiese la ce nivel de testare e-SORT se raportează propunerea tehnică desemnată pe locul I.

Metoda de testare E-SORT2 este un standard acreditat și recunoscut la nivel european pentru măsurarea autonomiei vehiculelor din categoriile M2/M3, asigurând un proces standardizat și obiectiv de verificare a performanțelor. Prin impunerea prezentării unui raport de testare E-SORT2 emis de un laborator acreditat, autoritatea contractantă va avea certitudinea că autonomia declarată de ofertanți este susținută de măsurători precise cu realitatea operațională.

Prin adresa nr. 16240/14.08.2025, înregistrată la Consiliu sub nr. 56690/18.08.2025, autoritatea contractantă a formulat punct de vedere cu privire la contestația depusă de ...SRL, considerând-o netemeinică, pentru următoarele considerente:

Criticile formulate de contestatoare sunt reținute de aceasta, în parte, în comunicarea transmisă ofertantului ...SRL precizându-se mai multe motive față de care oferta a fost declarată ca inacceptabilă și neconformă, după cum urmează:

"Analizând literatura de specialitate, precum și informațiile tehnico-comerciale furnizate de producători și disponibile în surse publice, respectiv:

Durata de viață a bateriilor ... și Li-Ion:

- Bateriile utilizate în autovehiculele electrice moderne (inclusiv cele pe bază de fosfat de fier litiu- ...) au o durată de viață tehnologică situată între 8 și 15 ani, în funcție de utilizare și regim de exploatare.
- Degradarea chimică și fizică a celulelor bateriei este inevitabilă, chiar și în absența utilizării intensive, fiind cauzată de factori naturali precum creșterea rezistenței interne, uzura anodului/catodului, formarea straturilor pasive, etc.

Date din industrie:

- Niciun producător de autovehicule sau de baterii la nivel mondial nu oferă o garanție mai mare de 10 ani pentru sistemul de baterii de tracțiune.
- Exemplu: ... - lideri de piață - oferă garanții între 8 și 10 ani sau până la 160.000-240.000 km, în funcție de model.

Aspecte fizico-chimice:

- Structura de tip „olivină” a materialului catodic ... oferă stabilitate, dar nu elimină degradarea în timp.
- Degradarea calendaristică (în timp) este documentată în literatura de specialitate și conduce inevitabil la scăderea capacității sub pragul funcțional de 70-80% după 10-15 ani.

(...)

De asemenea, conform ofertelor de pe piața actuală niciun producător de autovehicule sau de baterii la nivel mondial nu oferă o garanție mai mare de 10 ani pentru sistemul de baterii de tracțiune. Exemplu: ... - lideri de piață - oferă garanții între 8 și 10 ani sau până la 160.000 -240.000 km, în funcție de model.

Date practice din industrie, respectiv companii care folosesc bateriile tip ...:

... folosește ... pe unele modele (Model 3 Standard Range) - garantează 8 ani sau 160.000 km.

...(avansată): testată până la 5.000 cicluri- oferă 8-10 ani garanție în mod standard.

..., cel mai mare producător global de ..., declară durată de viață între 3.000-6.000 cicluri, dar nu garantează mai mult de 10 ani în aplicații auto."

Din analiza raportului procedurii nr. 15785/01.08.2025, se poate observa că oferta ...SRL a fost declarată:

- neconformă, conform art.215 alin.(5) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, deoarece "(...) prezintă indicii de înțelegeri anticoncurențiale" prin faptul că, prin declararea unei astfel de garanții, vădit exagerată, scopul ofertantului a fost obținerea unui avantaj injust față de celelalte oferte, ceea ce contravine principiilor esențiale aplicabile procedurilor de achiziție publică.

- inacceptabilă, potrivit prevederilor art.134 alin.(5) din Normele Metodologice de aplicare a Legii nr.98/2016, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr.395/2016, cu modificările și completările ulterioare, deoarece clarificările/completările transmise prin răspunsul la solicitarea de clarificări nr.13946 din 10.07.2025 nu sunt concludente.

Astfel, fără a se prelua toate aspectele reținute cu privire la oferta contestatoarei, precizate, atât în raportul procedurii nr. 15785/01.08.2025, cât și în comunicarea rezultatului procedurii, transmisă ...SRL, se poate observa că, prin criticile formulate împotriva actelor atacate a căror anulare se solicită, nu au fost aduse în atenție alte argumente, inclusiv juridice, din care să rezulte și să se dovedească de ce s-ar impune să fie acceptată în procedura respectivă și să se facă o nouă evaluare a ofertelor tehnice, ce ar conduce la un alt clasament în raport de o garanție a unei baterii electrice cu un termen mai mare decât durata de funcționare a unui autovehicul.

Achiziția apreciază că acest aspect este susținut de prevederile Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, aprobat în Anexa la Hotărârea Guvernului nr.2139/2004, cu modificările și completările ulterioare, după cum urmează:

- la pct.III. Alte precizări - legiuitorul a stabilit că:

"1. Pentru mijloacele fixe noi achiziționate după data de 1 ianuarie 2005 se vor înscrie duratele normale de funcționare conform prevederilor din noul catalog.

Pentru mijloacele de transport amortizarea poate fi determinată și în funcție de numărul de kilometri sau numărul de ore de funcționare prevăzut în cărțile tehnice, pentru cele achiziționate după data de 1 ianuarie 2004.

În acest caz, amortizarea se determină prin raportarea valorii de intrare a mijlocului fix la numărul de kilometri sau numărul de ore de funcționare prevăzute în cărțile tehnice, rezultând astfel amortizarea/km, sau pe ora de funcționare.

Amortizarea lunară se determină prin înmulțirea numărului de kilometri parcurși sau a numărului de ore de funcționare efectuate în fiecare lună cu amortizarea/km, sau pe ora de funcționare."

- Anexa nr.1 - CATALOGUL PRIVIND CLASIFICAREA ȘI DURATELE NORMALE DE FUNCȚIONARE A MIJLOACELOR FIXE Mijloace de transport auto

CODUL DE CLASIFICARE	DENUMIREA ACTIVELOR FIXE	DURATE NORMALE FUNCȚIONARE -ANI -
2.3.2.1.2.	- microbuze;	4-8

Având în vedere prevederile legale menționate, autoritatea precizează că în documentația de atribuire nu s-a impus o măsură restrictivă prin limitarea la un număr de ani a garanției bateriei electrice, ci s-a pornit de la un minim de 4 ani, față de cerințele existente pe piața de autovehicule electrice unde orice producător/furnizor nu acordă decât o garanție cuprinsă între 8 și 15 ani în funcție de utilizare și regim de exploatare, aspect care rezultă din Cap.3.3.1.1 F) - Specificații operaționale ale microbuzului electric (pag.11-12 din Caietul de sarcini):

"Specificațiile operaționale ale microbuzelor electrice de 16+1 locuri vor fi următoarele:

- Durata medie de funcționare de minim 8 ani;
- Durata de utilizare fără reparație generală de minim 6 ani;
- Durata de utilizare a bateriilor electrice de minim 4 ani sau 2.500 de cicluri de

încărcare completă, cu condiția ca după 48 de luni capacitatea bateriei măsurată să nu fie mai mică de 80% din capacitatea inițială a acesteia."

Că răspunsul contestatoarei a fost neconcludent rezultă și din modul în care aceasta a formulat precizările în conținutul răspunsului la întrebarea comisiei de evaluare ce a fost raportată în mod clar la detalii tehnice, respectiv "(...) prezentarea unei justificări tehnico-economice privind acordarea unei astfel de garanții, în condițiile în care durata de viață funcțională estimată pentru un microbuz electric este, în medie, de 10-15 ani. Justificarea trebuie să evidențieze coerența între perioada de garanție oferită și durata reală de exploatare a vehiculului, conform practicilor și standardelor din industrie;"

În răspunsul contestatoarei cu adresa nr.99/14.07.2025, ...

...SRL a reconfirmat acordarea unei garanții de 39 de ani pentru bateria aferentă microbuzului electric, fără a transmite alte documente tehnice din care să rezulte că din punct de vedere tehnico - economic se confirmă celelalte date și informații tehnice anexate ofertei tehnice formulate, în condițiile în care:

- pentru cerința din documentația de atribuire "Durata medie de funcționare a unității electrice de tracțiune va fi de minim 15 ani, iar termenul de garanție va fi de minimum 200.000 km", contestatoarea a precizat "Durata medie de funcționare a unității electrice de tracțiune este mai mare de 15 ani, iar termenul de garanție este de 200.000 km",

- pentru cerința "Garanția standard a funcționării microbuzului electric: minim 200.000 km sau minim 4 ani de la data punerii în exploatare. Garanția se referă la microbuzul electric în ansamblu și la toate componentele acestuia. Ofertantul va lua în calcul un parcurs mediu anual de 100.000 km./microbuz electric", aceasta a precizat "Garanția standard a funcționării microbuzului electric: 533.334 km sau 8 ani de la data punerii în exploatare.

Garanția se referă la microbuzul electric în ansamblu și la toate componentele acestuia. Am luat în calcul un parcurs mediu anual de 100.000 km/microbuz electric".

Comisia de evaluare a arătat și a justificat de ce a stabilit că răspunsul contestatoarei este neconcludent, iar oferta inacceptabilă și neconformă, fapt argumentat prin luarea în considerare a tuturor detaliilor tehnice raportate la Durata de viață a bateriilor ... și Li-Ion, aspecte care nu au fost criticate de ...SRL, cum nu a criticat nici cum s-a aplicat criteriului de atribuire: Criteriul de atribuire "cel mai bun raport calitate-pref, fiind conștientă că dacă s-ar fi luat în considerare oferta acesteia, prin punctaj, ar fi obținut un avantaj net superior față de ceilalți ofertanți.

Pentru a justifica avantajul injust pe care contestatoarea l-ar fi obținut, autoritatea detaliază aspectele consemnate de comisia de evaluare în Procesul-verbal privind evaluarea propunerilor financiare, inclusiv verificarea conformității acestora cu propunerile tehnice, înregistrat sub nr.15290 din 28.07.2025, respectiv:

B. Aplicarea criteriului de atribuire: Factorii de evaluare:

Nr. crt.	Factori de evaluare	UM
A	Factori de evaluare tehnic - maxim 60 puncte	60%
	Perioada de garanție standard de funcționare a microbuzului electric: (minim 200.000 km sau minim 36 luni) - 30 puncte	30
	Perioada de garanție acordată grupului de baterii pentru un parcurs mediu anual de 100.000 km/an (minim: 48 de luni) - maxim 20 puncte	20
	Perioada de autonomie de mers a microbuzului electric garantată de producător (minimum 200 km) - maximum 10 puncte	10
B	Factori de evaluare financiar - maxim 40 puncte	40%

Factor de evaluare financiar (max. 40 puncte)

Algoritmul de calcul utilizat pentru determinarea punctajului aferent factorului de evaluare financiar - Prețul ofertei (preț DDP) este:

a. Pentru prețul cel mai scăzut se acordă punctajul maxim alocat - 40 puncte;

b. Pentru celelalte prețuri ofertate P(n) punctajul alocat se va calcula proporțional, astfel:

$P(n) = (\text{Preț minim ofertat} / \text{Preț } n) \times \text{Punctaj maxim alocat (40 puncte)}$

Punctajul obținut de fiecare ofertă admisibilă, conform algoritmului de calcul pentru factorul de evaluare financiar este următorul:

Nr. crt.	Ofertant	Pret oferta lei fara TVA	Punctaj financiar
1	SC ...SRL	4.458.000,00	40,00
2		4.950.000,00	36,02
3		5.628.000,00	31,68

Punctajul total obținut de fiecare ofertă admisibilă și clasamentul intermediar:

Nr. crt.	Ofertant	Pret oferta lei fara TVA	Punctaj tehnic	Punctaj financiar	Punctaj total
1	SC ...SRL	4.458.000,00	60,00	40,00	100
2		4.950.000,00	36,90	36,02	72,92
3		5.628.000,00	35,09	31,68	66,77

În urma evaluării propunerii financiare și conform punctajului total, clasamentul se prezintă astfel:

Ofertant	Punctaj total	Clasament
SC ...SRL	100	I
SC ...SRL	72,92	II
	66,77	III

Autoritatea menționează că, în situația în care s-ar fi luat în considerare o garanție acordată grupului de baterii elucrubantă, rezultatul ar fi fost net superior în avantajul contestatoarei și s-ar fi încălcat principiul prevăzute la art.2 alin.(2) lit.b) din Legea nr.98/2016, referitor la tratamentul egal între ofertanți, aspect care de asemenea a fost analizat de comisia de evaluare.

Mai mult, din punct de vedere legal, contestatoarea nu se poate prevala de o lacună legislativă pe care o recunoaște că există și la nivelul Uniunii Europene, așa cum rezultă din Regulamentul (UE) 2023/1542 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 iulie 2023 privind bateriile și deșeurile de baterii, de modificare a Directivei 2008/98/CE și a Regulamentului (UE) 2019/1020 și de abrogare a Directivei 2006/66/CE (Text cu relevanță pentru SEE), dar și din cele menționate la pct.14 unde este definită noțiunea de *"baterie pentru vehicule electrice"*.

Față de cele arătate, contestatoarea solicită Consiliului să aibă în vedere și dispozițiile art.1710 din Codul Civil referitoare la efectele juridice ale garanției în contractele de vânzare cumpărare, potrivit cărora:

"Art.1710: Efectele garanției

(1) În temeiul obligației vânzătorului de garanție contra viciilor, cumpărătorul poate obține, după caz:

- a) înlăturarea viciilor de către vânzător sau pe cheltuiala acestuia;
- b) înlocuirea bunului vândut cu un bun de același fel, însă lipsit de vicii;
- c) reducerea corespunzătoare a prețului;
- d) rezoluțiunea vânzării.

(2) La cererea vânzătorului, instanța, ținând seama de gravitatea viciilor și de scopul pentru care contractul a fost încheiat, precum și de alte împrejurări, poate dispune o altă măsură prevăzută la alin. (1) decât cea solicitată de cumpărător."

care nu s-ar mai produce în speța de față, dacă s-ar accepta pentru perioada ofertată, precizată, inclusiv în răspunsul la clarificări: "Menținerea unei capacități de minim 80% pentru 468 luni este direct corelată cu garanția acordată grupului de baterii de 39 ani (468 luni) sau 24.375 cicluri de încărcare completă.... în cazul în care capacitatea bateriei scade prematur sub 80% sau apar defecte de funcționare în cadrul celor 468 luni, vom asigura repararea sau înlocuirea acestora pe cheltuiala și răspunderea noastră, fără nici un cost din partea autorității contractante...", peste durata de funcționare a mijlocului fix - microbuz electric cu destinația specială - transport elevi.

În ceea ce privește aspectele precizate la pct.III.2, potrivit cărora contestatoarea consideră că oferta declarată câștigătoare este neconformă, deoarece înscrisul depus de operatorul economic declarat câștigător în dovedirea îndeplinirii cerinței privind certificarea autonomiei, prin raport de testare E_SORT 2, nu îndeplinește condițiile

impuse prin documentația de atribuire, întrucât emitentul raportului de testare nu se regăsește în lista autorităților de omologare recunoscute la nivel comunitar, autoritatea precizează că cerința potrivit documentației de atribuire a fost "Autonomia de deplasare va fi minimum 200 km, cu sistemele de încălzire/răcire funcționând astfel încât să se asigure o temperatură interioară de 21°C pe tot parcursul deplasării pe un traseu variat (șes - deal), mixt (urban 50% din distanță, 50% extraurban), 10 opriri cu câte 2 minute de funcționare în staționare, încărcare la capacitate maximă pe tot parcursul încercării/determinării și o viteză medie de 40 km/h.; "Autonomia autovehiculului va fi certificată prin prezentarea unui test conform E-SORT 2 ("Standardised On-Road Test cycles" - ciclul 2, mixt/urban ușor) emis de un laborator acreditat conform legislației UE, situat în UE, utilizând metodologia și protocolul de testare prezentate în broșura International Association of Public Transport (UITP) "Project E-SORT: Cycles for electric vehicles" din 2017 - conform Răspunsului la solicitările de clarificări nr. 5243/12.03.2025."

În cadrul procesului de evaluare, prin adresa nr. 13232/02.07.2025, cu termen de răspuns în data de 04.07.2025, comisia de evaluare a solicitat ofertantului ...SRL: "având în vedere cerința conform căreia: "Autonomia vehiculului va fi certificată cu buletin de măsurători RAR/documente emise de producător (Broșuri, cărți tehnice, schițe tehnice, desene sau alte documente suport)/ testul conform metodei E-SORT 2, emis de un laborator acreditat conform legislației UE, situat în UE", să transmită documente din care să reiasă testarea conform E- SORT 2.

Prin adresa nr. 299/03.07.2025 ofertantul a transmis următorul răspuns: "Vă transmitem atașat „Raport Tehnic - Opinia Expertului include partea privind Ciclurile Standardizate de Testare pe Drum (Anexă)" Număr raport: H2560714091.014-TR, rezultatul testării conform Esort 2".

Având în vedere documentul transmis, respectiv, Raport: H2560714091,014-TR, PROTOCOL DE TESTARE, Tip : AVEFDD2, Numărul de identificare WF0EXXTTBRA01085, Numărul aprobării e5*2018/858*00234*01, emis de VINQOTTE nv, Sediul: Jan Olieslagerslaan 35 ■ 1800 Vilvoorde ■ Belgia, TVA BE 0462.513.222 - RPM/RPR Brussels - BNP Paribas Fortis: BE242100 4113 6338 - BIC: GEBABEBB, Jan Olieslagerslaan 35 ■ 1800 Vilvoorde ■ Belgia - telefon: +32 2 674 57 11, - brussels@vincotte.be, ISO/IEC 17020 Organism acreditat de inspecție - Certificat de acreditare BELAC No. 016-INSP, raportat la cerințele din documentația de atribuire, respectiv "Autonomia autovehiculului va fi certificată prin prezentarea unui test conform E-SORT 2 ("Standardised On-Road Test cycles" - ciclul 2, mixt/urban ușor) emis de un laborator acreditat conform legislației UE, situat în UE, utilizând metodologia și protocolul de testare prezentate în broșura International Association of Public Transport (UITP) "Project E-SORT: Cycles for electric vehicles" din 2017 - conform Răspunsului la solicitările de clarificări nr.5243/12.03.2025", comisia de evaluare a considerat răspunsul concludent și îndeplinită cerința minimă din documentația de atribuire.

În acest sens, contestatoarea invocă Decizia CNSC privind soluționarea contestației nr. 92/02.04.2021, înregistrată sub nr. 17153/02.04.2021, raportată la existența unei dovezi necesare pentru autonomia vehiculului E-SORT 2 ("Standardised On-Road Test cycles" - ciclul 2, mixt/urban ușor) emis de un laborator acreditat conform legislației UE, situat în UE.

În considerarea celor arătate, solicită respingerea contestației formulată de ...SRL ca nefondată cu menținerea actelor atacate de aceasta, respectiv a Raportului procedurii nr. 15785/01.08.2025, a tuturor actelor care stau la baza acestuia (procesele-verbale de evaluare tehnică 11455/06.06.2025 și 15076/24.07.2025, procesul-verbal de evaluare financiară nr.15290/28.07.2025), precum și a adresei de comunicare a rezultatului, prin care i-a fost adusă la cunoștință contestatoarei declararea ca neconformă și inacceptabilă a ofertei acesteia.

Prin cererea de intervenție nr. 15391/21.08.2025, înregistrată la Consiliu cu nr. 58382/22.08.2025, ...SRL a solicitat:

- încuviințarea în principiu și admiterea pe fond a cererii de intervenție voluntară accesorie;

- respingerea contestației formulate de ...SRL ca nefondată, cu consecința menținerii ca temeinice și legale a actelor de evaluare contestate;

- în temeiul dispozițiilor art. 19 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, accesul la dosarul cauzei, pentru a-i da posibilitatea ca în urma studierii dosarului achiziției să formuleze concluzii scrise cu privire la caracterul nefondat al criticilor formulate de contestatoarea ...SRL.

Prin adresa nr. 17258/28.08.2025, înregistrată la Consiliu sub nr. 59987/28.08.2025, autoritatea a formulat punct de vedere privind cererea de intervenție.

În ceea ce privește contestația depusă de **...SA**, care face obiectul dosarului nr. .../2025, contestatoarea arată că, în urma parcurgerii etapelor de evaluare, ofertele declarate admisibile au fost cele ale ..., ... Oferta ... a fost respinsă ca inacceptabilă și neconformă.

Ulterior aplicării criteriului de atribuire, oferta ... a fost desemnată câștigătoare, întrucât a obținut un punctaj superior celorlalte două.

În continuare, arată că ofertele ..., ... și ... au fost evaluate în mod nelegal.

Peteanta susține că autoritatea contractantă a evaluat celelalte oferte cu nerespectarea dispozițiilor documentației de atribuire referitoare la specificațiile tehnice ale caroseriei microbuzelor electrice.

Astfel, arată că potrivit Secțiunii 3.3.1.1 lit. D) din caietul de sarcini (pag. 10): „Caroseria microbuzelor electrice de 16+1 locuri va fi autoportantă de tip cheson și vor avea podeaua complet coborâtă. Nu vor fi admise trepte pe podeaua microbuzului.”

Această cerință reprezintă o explicitare a specificației tehnice privind podeaua microbuzelor și interzice ca ofertanții să propună microbuze care să aibă trepte pe podea.

Contestatoarea precizează că, din planșele foto pe care le atașează contestației, se poate observa cu ușurință că niciunul din ceilalți trei ofertanți nu au prezentat microbuze care să respecte configurația solicitată de către autoritatea contractantă. Atât microbuzul marca Ford prezentat de ..., cât și celelalte produse oferite prezintă trepte în

dreptul intrării din față a vehiculelor, ceea ce nu este permis de către caietul de sarcini.

În ceea ce privește oferta ..., contestatoarea menționează că, chiar dacă a fost respinsă ca inacceptabilă și neconformă, ea a făcut totuși obiectul evaluării, existând interesul său de a contesta în eventualitatea în care contestația sa (înregistrată la CNSC în dosarul nr. .../2025) ar fi admisă.

Ca și în cazul ofertelor criticate mai sus, microbuzele ofertate de către ... nu îndeplinesc cerința podelei complet coborâte. Fotografiiile anexate contestației relevă existența a trei trepte în dreptul ușii din față, ceea ce face ca produsele sale să nu fie conforme cu specificațiile impuse prin documentația de atribuire.

În ceea ce privește celelalte aspecte sesizate de către autoritatea contractantă și care nu au fost clarificate în mod concludent de către ofertantul ..., petenta solicită Consiliului să aibă în vedere că ofertarea unei perioade de garanție de 39 de ani este vădit nerealistă și neserioasă, reprezentând doar o încercare a ofertantului de a obține un avantaj competitiv injust la calcularea și acordarea punctajului pentru factorul de evaluare Pth BAT (perioada de garanție acordată grupului de baterii).

Trecând peste argumentele cele mai evidente (durata reală de exploatare a vehiculelor, garanțiile practicate de către producătorii și distribuitorii de astfel de microbuze și chiar durata de activitate a unei societăți comerciale), ... a profitat de faptul că factorul de evaluare nu a stipulat și o durată de garanție maximă, peste care să nu fie acordat vreun punctaj suplimentar, și a indicat că își va asuma această obligație pentru un timp specific unei concesiuni sau unui drept de suprafață, iar nu a unui simplu contract de vânzare de produse.

Or, este suficient de clar că o astfel de ofertă - indiferent de durata de viață a bateriilor - este lipsită de seriozitate și are drept scop doar obținerea celui mai mare punctaj, coroborat cu scăderea exponențială a punctelor acordate celorlalți competitori. Aceasta, întrucât ofertanților care au acționat cu bună-credință și au indicat perioade de garanție realiste (între 5 și 10 ani) le va fi atribuit un punctaj calculat prin raportare la valoarea garanției asumate de

Pentru a vizualiza mai ușor consecințele artificiei realizate de ..., contestatoarea solicită Consiliului să aibă în vedere calculul simulat în tabelul de mai jos:

Perioada de garanție ofertată	Formula matematică	Punctaj
39 de ani	N/A	20
5 ani	$5 / 39 \times 20$	2,56
10 ani	$10 / 39 \times 20$	5,12

Autoarea contestației precizează că această discrepanță evidențiază modul în care ... încearcă să eludeze regulile impuse într-o astfel de

procedură de atribuire și scopul pentru care au fost instituți factorii de evaluare, respectiv ca autoritatea contractantă să obțină un beneficiu real prin utilizarea acestora, iar între ofertanți să fie asigurată o concurență reală.

Nu mai puțin, o astfel de garanție se află în contradicție cu garanția acordată întregului microbuz de către ..., respectiv 15 ani, dar și cu durata de viață prezumată în caietul de sarcini (8 ani, conform HG nr. 2139/2004, pag. 50 a caietului de sarcini). Or, este de ordinul evidenței că, din perspectiva autorității contractante și a achiziției înseși, faptul că bateriile sunt garantate pentru o perioadă mai mare decât cea a microbuzelor este lipsit de orice utilitate. Vehiculele nu vor mai funcționa și vor fi casate cu mult înainte de expirarea garanției acordate pentru baterii.

Prin adresa nr. 16439/164440/20.08.2025, înregistrată la Consiliu sub nr. 57985/21.08.2025, autoritatea contractantă a formulat punct de vedere cu privire la contestația depusă de ...SA, considerând-o netemeinică, pentru următoarele considerente:

Referitor la aspectele contestate, autoritatea contractantă a arată că a solicitat în documentația de atribuire următoarele:

"Microbuzele electrice de 16+1 locuri vor fi realizate în conformitate cu legile adoptate cu privire la accesul în acestea a persoanelor cu dizabilități locomotorii, respectiv: Ordinul ministrului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice nr. 189/2013 pentru aprobarea reglementării tehnice "Normativ privind adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap, indicativ NP 051-2012 - Revizuire NP 051/2000", Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată, cu modificările și completările ulterioare și Regulamentul nr. 107 din 29.09.2010 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - "Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora".

Microbuzele electrice solicitate vor avea o capacitate de încărcare de 16 pasageri cu locuri pe scaune, din care 1 loc destinat persoanelor cu dizabilități + 1 loc pentru conducătorul auto;

Caroseria microbuzelor electrice de 16+1 locuri va fi autoportantă de tip cheson și vor avea podeaua complet coborâtă. Nu vor fi admise trepte pe podeaua microbuzului."

În cadrul procesului de evaluare, chiar referitor la această cerință, comisia a solicitat la doi dintre ofertanți, inclusiv contestatoarei, următoarele:

- "clarificați îndeplinirea cerinței din documentația de atribuire potrivit căreia "Nu vor fi admise trepte pe podeaua microbuzului", Podeaua va fi continuă, fără trape de vizitare" având în vedere că, atât în imaginile prezentate, cât și din schițele transmise reiese că în partea din spate a microbuzului ofertat există trepte;

după cum urmează:

1. prin adresa nr.11474/06.06.2025 - contestatoarei ...SA;

Redând răspunsul contestatoarei nr.144 din 12.06.2025, autoritatea precizează că răspunsul a fost întemeiat pe dispozițiile Regulamentului Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite - CEE-ONU nr. 107/2010 cuprinzând Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce

privește construcția generală a acestora, act normativ ce definește la pct.7.7.7. noțiunea de Trepte (anexa 4, figura 8).

Astfel, în continuarea prevederilor legale invocate de contestatoare s-a prevăzut în Regulamentul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite - CEE-ONU nr. 107/2010 cuprinzând Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora că

"7.7.7.1.1. Nicio trecere de la un culoar scufundat la o zonă de scaune nu se consideră treaptă. Cu toate acestea, distanța verticală dintre suprafața culoarului central și planșeul zonei cu scaune nu trebuie să depășească 350 mm.

7.7.7.2. Înălțimea unei trepte se măsoară în centrul lății sale de la muchia exterioară, pneurile și presiunea acestora fiind cele specificate de producător pentru sarcina maximă tehnic admisă (M).

7.7.7.3. Înălțimea primei trepte față de sol se măsoară cu vehiculul staționar pe sol, pe o suprafață orizontală, la greutatea sa proprie în stare de funcționare definită la punctul 2.18 din prezentul regulament și cu tipul de pneuri și presiunea în pneuri specificate de producător pentru sarcina maximă tehnic admisă (M) declarată conform punctului 2.19 din prezentul regulament.

7.7.7.4. În cazul în care există mai multe trepte, fiecare treaptă se poate întinde în zona de proiecție verticală a treptei următoare cu până la 100 mm, iar proiecția deasupra treptei de dedesubt trebuie să lase o suprafață liberă de cel puțin 200 mm (a se vedea anexa 4, figura 8), căptușeala metalică a marginii treptei fiind proiectată astfel încât să reducă la minimum riscul de alunecare. Toate marginile treptelor trebuie să fie colorate în contrast cu culorile din imediata apropiere.

7.7.7.5. Lățimea și forma fiecărei trepte trebuie să fie astfel încât un dreptunghi, precum cel indicat în tabelul prezentat în continuare să poată fi suprapus pe treapta respectivă și dreptunghiul să nu depășească treapta cu mai mult de 5% din suprafața sa. La o ușă dublă, fiecare jumătate de intrare trebuie să îndeplinească separat prezenta cerință."

Achiziția precizează că dispozițiile legale nu sunt raportate la "*podeaua microbuzului*", ci la intrarea sau coborârea din autovehicul, în acest sens solicitând Consiliului să aibă în vedere și prevederile Anexei nr.8 din actul normativ invocat, referitoare la Cerințele aplicabile dispozitivelor tehnice care facilitează accesul pasagerilor cu mobilitate redusă, potrivit cărora:

"3.1. Treptele

Înălțimea de la sol a primei trepte la cel puțin una dintre ușile serviciu trebuie să fie de maximum 250 mm pentru vehiculele din clasa I și A și de maximum 320 mm pentru vehiculele din clasa II, III și B. În cazul în care numai una dintre ușile de serviciu îndeplinește această cerință, nu trebuie să existe un obstacol sau un indicator care să împiedice utilizarea ușii respective atât ca intrare, cât și ca ieșire.

Ca posibilă alternativă pentru vehiculele din clasele I și A, înălțimea primei trepte de la sol trebuie să fie de maximum 270 mm la ușile cu dublă deschidere, una de intrare și alta de ieșire.

Se poate monta un sistem de coborâre a vehiculului și/sau o treaptă retractabilă.

Înălțimea altor trepte într-un punct de acces la ușa (ușile) susmenționată (susmenționate) și într-un culoar central trebuie să fie de maximum 200 mm pentru vehiculele din clasa I și A și de 250 mm pentru vehiculele din clasa II, III și B.

Trecerea de la un culoar central scufundat la o zonă de ședere nu este considerată treaptă."

2. Redând răspunsul ofertantului ...SRL nr. 11477/06.06.2025, autoritatea precizează că afirmația ...SA că există trepte la intrarea în autovehicul nu are nicio legătură cu cerința din caietul de sarcini ca acestea să nu existe pe podeaua destinată pasagerilor, iar existența lor la

intrare sau la coborâre nu este interzisă de Regulamentului Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite - CEE-ONU nr. 107/2010 cuprinzând Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora.

Încă o dată, subliniază că, potrivit Regulamentului Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite - CEE-ONU nr. 107/2010 cuprinzând Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora, "Nicio trecere de la un culoar scufundat la o zonă de scaune nu se consideră treaptă. Cu toate acestea, distanța verticală dintre suprafața culoarului central și planșeul zonei cu scaune nu trebuie să depășească 350 mm".

Mai mult, precizează că a solicitat clarificări contestatoarei, deoarece din documentația transmisă, inclusiv din schițele anexate la aceasta, în zona destinată pasagerilor, spate, se observau diferențe de nivel, pe care comisia de evaluare le-a considerat inițial trepte, (conform pozei redată în continuare).

Dat fiind răspunsul contestatoarei, coroborat cu analiza de către comisia de evaluare a Regulamentului Comisiei Economice nr.107/2010, răspunsul acesteia a fost considerat concludent.

Astfel, dacă în cazul ofertelor cărora li s-au solicitat clarificări în ceea ce privește neacceptarea de trepte în zona destinată pasagerilor, conform cerințelor din documentația de atribuire, comisia s-a lămurit și a considerat răspunsul concludent, ar fi fost absurd ca ofertele celorlalți doi ofertanți, care respectau cerințele menționate, să fie declarate neconforme pentru existența unor trepte care sunt destinate accesului, respectiv, urcării și coborârii în autovehicul, nu se regăsesc în zona destinată pasagerilor, în interior la nivelul podelei.

Autoritatea solicită Consiliului să observe schițele microbuzelor ...SRL, ...SRL și ...SRL și să respingă contestația ca nefondată.

II. În ceea ce privește criticile ofertei tehnice a ofertantului ...SRL solicită Consiliului să le admită, deoarece, acestea sunt în acord cu susținerile pe care le-a expus în punctul de vedere transmis cu privire la contestația formulată de ...SRL.

În considerarea celor arătate, solicită respingerea contestației formulată de ...SA ca nefondată, cu menținerea actelor atacate de aceasta, respectiv a Raportului procedurii nr. 15785/01.08.2025, a tuturor actelor actelor conexe și subsecvente care au stat la baza emiterii acestuia, precum și a comunicărilor privind rezultatelor procedurii de atribuire.

Prin cererea de intervenție nr. 15398/26.08.2025, înregistrată la Consiliu cu nr. 59138/26.08.2025, ...SRL a solicitat:

- încuviințarea în principiu și admiterea pe fond a cererii de intervenție voluntară accesorie;

- respingerea contestației formulate de ...SA ca nefondată, cu consecința menținerii ca temeinice și legale a actelor de evaluare contestate, în ceea ce privește oferta ...SRL;

- în temeiul dispozițiilor art. 19 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, accesul la dosarul cauzei, pentru a-i da posibilitatea ca în urma studierii dosarului achiziției să formuleze concluzii scrise cu privire la caracterul nefondat al criticilor formulate de contestatoarea ...SA.

Prin adresa nr. 16960/09.08.2025, înregistrată la Consiliu sub nr. 57696/20.08.2025, autoritatea contractantă a transmis documentele necesare soluționării contestației în format electronic, pe suport DVD.

Prin adresa nr. 17251/01.09.2025, înregistrată la Consiliu sub nr. 60867/02.09.2025, autoritatea a formulat punct de vedere privind cererea de intervenție.

Prin adresa nr. 299/08.09.2025, înregistrată la Consiliu sub nr. 62681/09.09.2025, contestatoarea a formulat concluzii scrise.

Prin adresa nr. 15525/08.09.2025, înregistrată la Consiliu sub nr. 62720/09.09.2025, intervenienta a formulat concluzii scrise.

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

În vederea atribuirii contractului de furnizare având ca obiect .. - (6 bucăți), cod CPV 34114400-3 Microbuze (Rev.2), ..., în calitate de autoritate contractantă, a inițiat procedura de licitație deschisă, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. ... /18.02.2025.

Din informațiile anunțului de participare amintit, s-a reținut că valoarea estimată a contractului de furnizare este de 5.631.472,00 lei, fără TVA, criteriul de atribuire este *cel mai bun raport calitate preț*, iar data limită de depunere a ofertelor a fost stabilită pentru 25.03.2025, ora 15:00.

Nemulțumite fiind de rezultatul procedurii de atribuire, ...SRL și ...SA au depus contestațiile în analiză, solicitând cele precizate în partea introductivă a deciziei.

Contestatoarea ...SRL a constituit cauțiunea în sumă de 112.629,44 lei, conform art. 61¹ alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, fiind depusă la dosar recipisa de consemnare nr. ... eliberată de CEC Bank – Sucursala Victoria, la data de 12.08.2025.

Contestatoarea ...SA a constituit cauțiunea în sumă de 112.630,00 lei, conform art. 61¹ alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, fiind depusă la dosar recipisa de consemnare nr. ... eliberată de CEC Bank – Sucursala Victoria, la data de 12.08.2025.

În soluționarea cauzei, Consiliul are în vedere că, după depunerea contestațiilor ...SRL și ...SA, înregistrate la Consiliu sub nr. 54832/08.08.2025 și nr. 55502/12.08.2025, ...SRL a formulat *Cererile de intervenție nr. 15391/21.08.2025 și nr. 15398/26.08.2025*, transmise Consiliului, pe e-mail, la data de 21.08.2025 și 25.08.2025, fiind înregistrate sub nr. 58382/22.08.2025 și nr. 59138/26.08.2025.

Cu privire la admiterea în principiu a cererilor de intervenție formulate de ...SRL, Consiliul are în vedere că, în ceea ce o privește pe intervenientă, interesul acesteia este evident în condițiile în care oferta sa este declarată câștigătoare în cadrul procedurii de atribuire, conform *Raportului procedurii nr. 15785/01.08.2025*, motiv pentru care, în conformitate cu art. 64 Cod procedura civilă, încuviințează în principiu cererile de intervenție formulate de ...SRL și le califică drept accesorii, deoarece sprijină poziția autorității contractante cu privire la rezultatul procedurii de atribuire, intervenția vizează menținerea ca fiind temeinice și legale a actelor autorității contractante, fără a solicita desființarea vreunui act emis de aceasta.

În raport de dispozițiile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016 care stipulează: Până la soluționarea contestației de către Consiliu, operatorii economici interesați să participe la procedura de atribuire, respectiv, după caz, operatorii economici participanți la procedura de atribuire pot formula cerere de intervenție voluntară în litigiu, potrivit prevederilor Legii nr. 134/2010 privind Codul de procedură civilă, republicată, cu modificările ulterioare, în termen de 10 zile de la data publicării în SEAP a contestației. În cazul procedurilor a căror inițiere nu se realizează prin publicare în SEAP, termenul de 10 zile se calculează de la data comunicării contestației, și având în vedere că autoritatea contractantă a publicat în SEAP contestațiile formulate de ...SRL și ...SA, la data de 11.08.2025 și 14.08.2025, Consiliul constată că cererile de intervenție, transmise CNSC, contestatoarelor și autorității contractante la 21.08.2025 și 25.08.2025, prin mijloace electronice, au fost formulate în cadrul termenului legal anterior amintit.

În conformitate cu art. 17 alin. (3) și art. 68 din Legea nr. 101/2016, coroborate cu prevederile art. 61 alin. (3), art. 63, 65 și 67 din Codul de Procedură Civilă, Consiliul va analiza cererile de intervenție depuse de ...SRL, împreună cu contestațiile formulate de ...SRL și ...SA.

Astfel, în cele ce urmează, Consiliul va analiza contestațiile în ordinea în care au fost înregistrate pe rolul său, cu luarea în considerare a criticilor comune, în vederea pronunțării unei soluții unitare.

Potrivit *Raportului procedurii nr. 15785/01.08.2025* clasamentul rezultat în urma procesului de evaluare a ofertelor și a aplicării criteriul de atribuire a fost următorul:

Nr. crt.	Ofertant	Punctaj total	Clasament
1	...SRL	100	I

2		72,92	II
3		66,77	III

Trecând la soluționarea **primei contestații** formulate de ...SRL, Consiliul constată că aceasta formulează critici îndreptate împotriva evaluării ofertei sale care a fost declarată neconformă, fiind respinsă, precum și critici aduse ofertantei declarate câștigătoare ...SRL.

Potrivit actului nr. 1579/01.08.2025 achizitoarea a comunicat ofertantei contestatoare ...SRL motivele care au stat la baza deciziei de respingere, respectiv:

În conformitate cu prevederile art. 215, alin. (1) și alin. (2), lit.b) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, vă comunicăm că, în urma finalizării evaluării ofertelor depuse pentru atribuirea contractului menționat mai sus, oferta dumneavoastră a fost respinsă, fiind declarată:

- INACCEPTABILĂ, potrivit prevederilor art. 134 alin.(5) din H.G. nr.395/2016, cu modificările și completările ulterioare, deoarece clarificările/completările transmise prin răspunsul la solicitarea de clarificări nr.13946 din 10.07.2025 nu sunt concludente;

- NECONFORMĂ, potrivit prevederilor art. 215, alin. (5) din Legea nr.98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, deoarece "... prezintă indicii de înțelegeri anticoncurențiale" prin faptul că, prin declararea unei astfel de garanții, vădit exagerată, scopul ofertantului a fost obținerea unui avantaj injust față de celelalte oferte, ceea ce contravine principiilor esențiale aplicabile procedurilor de achiziție publică.

în fapt:

1. Prin adresa nr.13946/10.07.2025, cu termen de răspuns în data de 14.07.2025

comisia de evaluare v-a solicitat clarificarea următoarelor aspecte:

a) Acordarea unei garanții de 39 de ani (echivalentul a 24.375 de cicluri de încărcare completă):

- S-a solicitat prezentarea unei justificări tehnico-economice privind acordarea unei astfel de garanții, în condițiile în care durata de viață funcțională estimată pentru un microbuz electric este, în medie, de 10-15 ani. Justificarea trebuia să evidențieze coerența între perioada de garanție oferită și durata reală de exploatare a vehiculului, conform practicilor și standardelor din industrie;

b) Respectarea cerinței din documentația de atribuire referitoare la capacitatea bateriei:

- Conform cerințelor impuse, după o perioadă de 48 de luni, capacitatea bateriei măsurată nu trebuie să fie mai mică de 80% din capacitatea inițială. Din documentele pe care le-ați transmis rezultă însă că garanția oferită pentru grupul de baterii este condiționată de menținerea unei capacități de minimum 80% după 468 de luni, aspect care este considerat nerealist din punct de vedere tehnic și contradictoriu față de cerințele documentației de atribuire. Comisia de evaluare v-a solicitat să clarificați această discrepanță și să precizați în mod explicit conformitatea propunerii tehnice cu cerințele minime prevăzute în caietul de sarcini.

La solicitarea de mai sus ați răspuns în termen, cu adresa nr.99/14.07.2025 prin care ați reconfirmat acordarea unei garanții de 39 de ani pentru bateria aferentă microbuzului electric.

În ceea ce privește capacitatea bateriei, ați precizat că "Menținerea unei capacități de minim 80% pentru 468 luni este direct corelată cu garanția acordată grupului de baterii de 39 ani (468 luni) sau 24.375 cicluri de încărcare completă.... în cazul în care capacitatea bateriei scade prematur sub 80% sau apar defecte de funcționare în cadrul celor 468 luni, vom asigura repararea sau înlocuirea acestora pe cheltuiala și răspunderea noastră, fara nici un cost din partea autoritatii contractante..."

Comisia de evaluare considera răspunsul neconcludent din următoarele motive:

Analizând literatura de specialitate, precum și informațiile tehnico-comerciale furnizate de producători și disponibile în surse publice, respectiv: Durata de viață a bateriilor ... și Li-Ion:

Bateriile utilizate în autovehiculele electrice moderne (inclusiv cele pe bază de fosfat de fier litiu - ...) au o durată de viață tehnologică situată între 8 și 15 ani, în funcție de utilizare și regim de exploatare.

Degradarea chimică și fizică a celulelor bateriei este inevitabilă, chiar și în absența utilizării intensive, fiind cauzată de factori naturali precum creșterea rezistenței interne, uzura anodului/catodului, formarea straturilor pasive, etc. Date din industrie:

Niciun producător de autovehicule sau de baterii la nivel mondial nu oferă o garanție mai mare de 10 ani pentru sistemul de baterii de tracțiune.

Exemplu: ..., ... - lideri de piață - oferă garanții între 8 și 10 ani sau până la 160.000-240.000 km, în funcție de model. Aspecte fizico-chimice:

Structura de tip „olivină” a materialului catodic ... oferă stabilitate, dar nu elimină degradarea în timp.

Degradarea calendaristică (în timp) este documentată în literatura de specialitate și conduce inevitabil la scăderea capacității sub pragul funcțional de 70- 80% după 10-15 ani.

Conform studiului științific „Cycle and calendar life testing of LiFeP04 batteries”, publicat în Journal of Power Sources, 2010:

Durata de viață la ciclare: Bateriile ... testate au atins aproximativ 2.000 de cicluri la adâncimi de descărcare de 100%, după care capacitatea a scăzut sub 80%. Degradare calendaristică (în timp): Capacitatea bateriilor scade în mod natural în timp, chiar și fără utilizare activă, în funcție de temperatură și starea de încărcare (SOC).

Factori de influență majori: temperaturile ridicate și nivelurile înalte de încărcare accelerează degradarea bateriei.

Durata de viață realistă: în condiții reale de utilizare (auto sau staționar), durata de viață estimată este de 8-12 ani.

De asemenea, conform ofertelor de pe piața actuală niciun producător de autovehicule sau de baterii la nivel mondial nu oferă o garanție mai mare de 10 ani pentru sistemul de baterii de tracțiune. Exemplu: ..., ... - lideri de piață - oferă garanții între 8 și 10 ani sau până la 160.000 -240.000 km, în funcție de model.

Date practice din industrie, respectiv companii care folosesc bateriile tip ...:

-... folosește ... pe unele modele (Model 3 Standard Range) - garantează 8 ani sau 160.000 km.

-...(avansată): testată până la 5.000 cicluri - oferă 8-10 ani garanție în mod standard.

..., cel mai mare producător global de ..., declară durată de viață între 3.000- 6.000 cicluri, dar nu garantează mai mult de 10 ani în aplicații auto.

Față de cele relatate mai sus, comisia de evaluare consideră că:

- în oferta depusă, ați declarat acordarea unei garanții de 39 de ani pentru bateria aferentă microbuzului electric, în condițiile în care garanția pentru întregul vehicul este de 15 ani; acest angajament nu este fundamentat, este nerealist și creează premisele unui avantaj nejustificat și incorect, precum și un dezechilibru artificial în cadrul procedurii;

- garanția oferită grupului de baterii, fiind factor de evaluare, este evident că, prin declararea unei astfel de garanții, vădit exagerată, scopul dumneavoastră a fost obținerea unui avantaj injust față de celelalte oferte, ceea ce contravine principiilor esențiale aplicabile procedurilor de achiziție publică, respectiv:

- Principiul tratamentului egal, întrucât oferirea unui beneficiu nerealist și imposibil de susținut tehnic denaturează comparabilitatea ofertelor;

- Principiul proporționalității, raportat la discrepanța vădită dintre garanția oferită pentru microbuz (15 ani) și cea pentru baterie (39 de ani), fără o justificare obiectivă;

- Principiul concurenței loiale, consacrat atât de legislația națională în domeniul achizițiilor publice, cât și de Constituția României, întrucât practicile comerciale care contravin uzanțelor cinstite și principiului general al bunei-credințe și care produc sau pot produce pagube altor participanți de pe piață reprezintă forme de concurență neloială, conform legislației incidente.

Drept pentru care în conformitate cu prevederile art.134 alin.(5) din Normele metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, aprobate prin H.G. nr.395/2016, cu modificările și completările ulterioare: "în cazul în care comisia de evaluare solicită unui candidat/ofertant clarificări și, după caz, completări ale documentelor prezentate

de acesta în cadrul ofertei sau solicitării de participare, potrivit dispozițiilor art. 209 din Lege, iar candidatul/ofertantul nu transmite în termenul precizat de comisia de evaluare clarificările/completările solicitate sau clarificările/completările transmise nu sunt concludente, oferta sa va fi considerată inacceptabilă".

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

Obiectul contractului supus procedurii de atribuire în cauză îl constituie potrivit pct. II.1.4 *Descrierea succinta a contractului sau a achizitiei /achizitiilor* din cadrul fișei de date

Toate bunurile achiziționate prin proiect (6 de microbuze electrice 16+1 locuri) vor fi oferite spre folosință gratuită beneficiarilor reali ai investiției, unități de învățământ preuniversitar din unitățile administrativ teritoriale: ...,

..., care vor fi utilizate exclusiv pentru transportul elevilor din comunitate (Tabelul nr.1 – Beneficiari reali din cuprinsul Caietului de sarcini).

Bunurile care fac obiectul prezentei proceduri trebuie să îndeplinească toate specificațiile solicitate, respectiv:

- specificațiile tehnice și cerințele funcționale minime, detaliate la pct.3.3.1.1. din Caietul de sarcini;

- specificațiile tehnice și cerințele funcționale extinse, detaliate la pct.3.3.1.2 din Caietul de sarcini;

- cerințele minime privind protecția mediului conform Ghidului de achiziții publice verzi, detaliate la pct.3.3.1.3. din Caietul de sarcini.

Microbuzele electrice de 16+1 locuri vor fi structurate cu o singură secțiune (nearticulat și fără etaj), într-o construcție cu podeaua/planșeul coborât/ă, și vor fi dotate cu facilități pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă (rampă și/sau alte dotări specifice), fiind destinate transportului școlar, respectând prevederile înscrise în Directiva 2009/33/CE a parlamentului european și a consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și în Regulamentul nr. 51 din 2007 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU).

Termenul de livrare și punere în funcțiune pentru microbuzul electric (16+1 locuri) este stabilit pentru o perioadă de 10 luni de la data emiterii ordinului de livrare.

Condiția de livrare a microbuzului electric este "Delivered Duty Place" (DDP), potrivit ultimei versiuni ..., în condițiile cantitative și calitative stabilite prin contract, în care toate cheltuielile și riscurile ce intervin în timpul livrării și până la punerea în funcțiune sunt asumate de furnizor.

În cuprinsul caietului de sarcini autoritatea contractantă a descris produsele care urmează a fi furnizate astfel:

3.2 Obiectivul specific la care contribuie furnizarea produselor

Obiectivul specific al proiectului: Dotarea cu microbuze electrice, prin finanțare PNRR, a unităților de învățământ preuniversitar cu clase de nivel primar și/sau gimnazial și/sau liceal aflate în administrarea a 6 UAT-uri din județ.

3.3 Descrierea produselor solicitate și a operațiunilor cu titlu accesoriu necesar a fi realizate

Cerințe generale

Microbuzele electrice de 16+1 locuri vor fi structurate cu o singură secțiune (nearticulat și fără etaj), într-o construcție cu podeaua/planșeul coborât/ă, și vor fi dotate cu facilități pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă (rampă și/sau alte dotări specifice), fiind destinate transportului școlar, respectând prevederile înscrise în Directiva 2009/33/CE a parlamentului european și a consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și în Regulamentul nr. 51 din 2007 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU).

În documentația de ofertare, ofertanții vor prezenta un angajament ferm prin care se obligă ca, în cazul în care oferta lor va fi declarată câștigătoare, vor asigura, fără obligații din

partea achizitorului, livrarea la utilizator a microbuzelor electrice de 16+1 locuri numai după obținerea de la RAR, pe cheltuiala și răspunderea sa, pentru fiecare autovehicul electric livrat, a certificat de omologare de tip RAR , împreună cu numărul național de registru și a cărții de identitate, pe care s-a aplicat folia de securitate.

La momentul livrării către utilizator, furnizorul va prezenta pentru microbuzele electrice de 16+1 locuri, în copie, conform cu originalul, documentația de omologare emisă doar de autoritățile competente din statele membre UE, pentru categoria M2 - M3, și Certificatele de omologare de tip RAR conform Legii nr. 230/2003 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 78/2000 și a Ordinului nr. 2132/2005-RNTR 7, nr. 2224/2020-RNTR 2 și nr. 2135/2005-RNTR 4, cu toate modificările și completările ulterioare.

Furnizorul va prezenta, obligatoriu, la livrarea fiecărui microbuz electric de 16+1 locuri cartea de identitate a acestuia, în original, eliberată de RAR, pe care s-a aplicat folia de securitate, certificatul de conformitate, în limba română, emis de producătorul microbuzelor electrice.

Un exemplar al certificatului de conformitate, în original, va fi predat de către ofertantul declarat câștigător la RAR în vederea certificării și obținerii cărții de identitate a microbuzului. Certificatele de conformitate vor îndeplini prevederile Directivei 2007/46/CE, respectiv Ordinului 2224/2020-RNTR 2.

În cadrul descrierii tehnice, ofertantul va prezenta obligatoriu marca, tipul și producătorul microbuzului electric de 16+1 locuri , ofertat, precum și timpii de încărcare a bateriilor microbuzului, capacitatea de deplasare în km, imagini din exterior și din interiorul autovehiculului electric propus în ofertă, imagini ale bordului, ale motorului electric, ale bateriilor recomandate, etc.

Oferta ce va fi prezentată în cadrul prezentei proceduri de achiziție va fi avea ca obiect microbuze electrice de 16+1 locuri propuse.

Ofertantul va furniza după semnarea contractului, în termen de maxim 50 de zile de la data limită pentru constituirea garanției de bună execuție, toate informațiile tehnice cu privire la soluția tehnică adoptată pentru încărcarea standard a microbuzului electric, ținând cont de faptul că lucrările de alimentare cu energie electrică sunt în obligația autorității contractante.

Prezintă relevanță cerințele stabilite de autoritatea contractantă în cadrul fișei de date referitoare la modalitatea de elaborare a propunerii tehnice, respectiv:

IV.4.1 Modul de prezentare al propunerii tehnice

Propunerea tehnică va fi redactată în lb.română și se va prezenta la rubrica prevazuta in SEAP- secțiunea „Documente de calificare si propunere tehnica

Potrivit cap. 11.2.5 *Criterii de atribuire* din fișa de date, *Perioada de garanție acordată grupului de baterii (Pth BAT)* reprezintă unul dintre factorii de evaluare, cu o pondere de 20% din punctajul total.

Potrivit Caietului de sarcini-pct. 3.3.1.2 lit. D (Bateriile electrice)s-a precizat următoarea cerință:

Termenul de garanție va fi de minim 4 ani, termen în care acestea își vor păstra o capacitate de înmagazinare a energiei de minim 80% din capacitatea inițială.

Aceeași cerință este reluată în formularul Propunere Tehnică – Matrice de conformitate Specificații tehnice minimale - microbuz electric transport școlar: Garanție baterie: minimum 4 ani sau 2.500 cicluri de încărcare completă, cu condiția ca după 48 de luni capacitatea bateriei măsurată să nu fie mai mică de 80%."

Din examinarea ofertei depusă Consiliul reține că ...a ofertat microbuz electric: ..., model ..., ofertând astfel:

a) Durata de funcționare: mai mare de 15 ani;

b) Garanție microbuz: 8 ani sau 533.334 km;

c) Garanție baterie: 39 ani sau 24.375 cicluri de încărcare completă, cu condiția ca după 468 de luni capacitatea bateriei măsurată să nu fie mai mică de 80%.

Pentru grupul de baterii a oferat o garanție de 39 de ani (respectiv 24.375 de cicluri) precizând următoarele:

Bateriile electrice: 39 ani sau 24.375 cicluri de încărcare completă, cu condiția ca după 468 de luni capacitatea bateriei măsurată să nu fie mai mică de 80%.

Termenul de garanție este de **39 ani**, termen în care acestea își vor păstra o capacitate de înmagazinare a energiei de minim 80 % din capacitatea inițială.

Dacă după o lună de zile de încărcare la capacitatea maximă a bateriilor, în condiții de exploatare normală a microbuzelor electrice, capacitatea de încărcare a bateriilor scade sub valoarea de 80%, valoare rezultată din analiza datelor comunicate prin sistemul de monitorizare a energiei înmagazinate în baterii, iar în urma verificărilor efectuate se constată că:

- a) cauza scăderii capacității de încărcare a bateriilor se datorează bateriilor, acestea vor fi înlocuite de către noi;
- b) cauza scăderii capacității de încărcare a bateriilor este alta decât cea menționată la pct.), atunci ne obligăm să remediem defectul apărut pe cheltuiala noastră exclusivă;
- c) dacă defectul nu poate fi remediat sau se constată că în termen de 3 luni de la eliminarea defecțiunii apare același gen de defecțiune, ne obligăm să înlocuim microbuzul electric respectiv în perioada de garanție.

Pe parcursul evaluării, membrii comisiei de evaluare au adresat următoarea solicitare de clarificare ofertantei ...SRL, prin intermediul actului nr. 13946 din 10.07.2025:

a) Acordarea unei garanții de 39 de ani (echivalentul a 24.375 de cicluri de încărcare completă); - S-a solicitat prezentarea unei justificări tehnico-economice privind acordarea unei astfel de garanții, în condițiile în care durata de viață funcțională estimată pentru un microbuz electric este, în medie, de 10-15 ani. Justificarea trebuie să evidențieze coerenta între perioada de garanție oferită și durata reală de exploatare a vehiculului, conform practicilor și standardelor din industrie;

b) Respectarea cerinței din documentația de atribuire referitoare la capacitatea bateriei: - Conform cerințelor impuse, după o perioadă de 48 de luni, capacitatea bateriei măsurată nu trebuie să fie mai mică de 80% din capacitatea inițială. Din documentele transmise de ofertant rezultă însă că garanția oferită pentru grupul de baterii este condiționată de menținerea unei capacități de minimum 80% după 468 de luni, aspect care este considerat nerealist din punct de vedere tehnic și contradictoriu față de cerințele documentației de atribuire".

...SRL a furnizat în termenul acordat prin intermediul adresei nr. 99/14.07.2025 explicații vizavi de solicitările adresate precizând următoarele:

Răspuns la solicitarea nr.1:

Urmare a solicitării dumneavoastră privind clarificarea garanției declarate pentru grupul de baterii, precum și a documentelor suport relevante, vă comunicăm următoarele:

Garanția oferită pentru grupul de baterii este de 468 luni (39 ani) sau 24.375 cicluri de încărcare completă. Această garanție este asumată în totalitate de către societatea noastră, în calitate de ofertant în cadrul procedurii, în baza scrisorii de garanție emisă de către producătorul vehiculului de bază .. Ltd.

În acest sens, producătorul vehiculului de bază se obligă să asigure suportul tehnic și dacă este necesar înlocuirea bateriilor defecte pe întreaga perioadă de garanție, respectiv 39 de ani, sau 24.375 de cicluri complete de încărcare.

De altfel, societatea noastră, pe întreaga durată a acestei perioade, ne angajăm să oferim suport tehnic, reparații și, dacă este necesar, înlocuirea bateriilor, fără niciun cost suplimentar pentru autoritatea contractantă.

În cazul în care capacitatea bateriei scade prematur sau apar defecte de funcționare, vom asigura înlocuirea acestora pe cheltuiala și răspunderea noastră. Astfel, dorim să furnizăm produse fiabile, cu un ciclu de viață extins, contribuind în același timp la reducerea impactului asupra mediului înconjurător.

La baza acestei garanții stă calitatea superioară a bateriilor utilizate și modul modern de funcționare al acestora. Microbuzele electrice oferite sunt echipate cu sisteme de baterii

dotate cu BMS (Battery Management System) de ultimă generație, care are rolul de a asigura funcționarea constantă a bateriilor în parametri optimi.

Sistemul BMS monitorizează în timp real:

- Curentul de intrare / ieșire
- Tensiunea
- Temperatura
- Consumul de energie

Pe baza acestor date, BMS controlează în mod activ funcționarea bateriei, protejând-o de suprasolicitări și șocuri energetice. Această tehnologie contribuie semnificativ la prelungirea duratei de viață a bateriei, oferind o performanță constantă în timp.

Schema de funcționare a sistemului BMS este prezentată în cadrul documentului „02 ANEXE PARTEA 1”, la pagina 387 .

Pentru a oferi o imagine clară și completă asupra calității grupului de baterii, în cadrul aceluiași document „02 ANEXE PARTEA 1” s-a inclus și Certificatul de omologare al bateriilor, atât în limba română la paginile 272-351, cât și în limba engleză la paginile 192-271.

Acest certificat de omologare atestă faptul că bateriile respectă cele mai înalte standarde de calitate și siguranță aplicabile la nivelul Uniunii Europene, demonstrând fiabilitatea crescută și nivelul ridicat de siguranță oferit de acestea.

În plus, reamintim că declarația de garanție acordată produsului, care conține explicit termenul de garanție menționat, este anexată în cadrul documentului „DOCUMENTE TEHNICE ...” la pagina 8.

Prin urmare, considerăm că toate documentele suport menționate sunt deja incluse în cadrul ofertei tehnice, iar garanția acordată este asumată în mod ferm și integral de către societatea noastră. În cazul apariției unor defecte ale grupului de baterii pe durata garanției, ne angajăm să reparăm sau să înlocuim componentele afectate, conform celor asumate și de către producătorul vehiculului de bază, prin documentele menționate mai sus.

Faptul că durata de viață funcțională estimată pentru un microbuz electric este, în medie, de 10-15 ani, nu este de natură a impacta obligațiile asumate atât de către ofertantă, cât și de către producătorul vehiculului de bază.

Având în vedere faptul că durata garanție depășește durata medie de viață a produsului final, apreciem că rezultă în mod clar faptul că beneficiarul este asigurat cu privire la funcționalitatea integrală, a componentei pusă în discuție, pe întreaga durată de exploatare a bunului, durată ce poate depăși media din industrie.

În concluzie, garanția extinsă pe care o oferim reflectă încrederea în calitatea și durabilitatea bateriilor utilizate și este în conformitate cu standardele internaționale din domeniu.

De asemenea, reanexăm acestui răspuns și documentele menționate anterior, chiar dacă acestea sunt conținute și în cadrul documentelor încărcate în platforma SEAP la depunerea ofertei.

- Certificat de omologare baterie - în limba engleză
- Certificat de omologare baterie - în limba română
- Declarație privind durata garanției acordată produsului
- Declarație privind asigurarea suportului, pieselor de schimb, bateriilor electrice

din partea producătorului microbuzului de bază.

Răspuns la solicitarea nr.2:

Reconfirmăm asumarea celor declarate în propunerea tehnică și declarația privind durata garanției acordată produsului, așa cum am explicat și la Răspunsul nr: 1, de altfel în cazul în care capacitatea bateriei scade prematur sub 80% sau apar defecte de funcționare în cadrul celor 468 luni, vom asigura repararea sau înlocuirea acestora pe cheltuiala și răspunderea noastră, fără nici un cost din partea autorității contractante. Astfel, dorim să furnizăm produse fiabile, cu un ciclu de viață extins, contribuind în același timp la reducerea impactului asupra mediului înconjurător.

Mentinerăa unei capacități de minim 80% pentru 468 luni este direct corelată cu garanția acordată grupului de baterii de 39 ani (468 luni) sau 24.375 cicluri de încărcare completă.

În concluzie, reconfirmăm respectarea tuturor cerințelor documentației de atribuire și asumarea integrală a celor declarate prin ofertă. Rămânem la dispoziția dumneavoastră pentru orice alte clarificări necesare.

Analiza comisiei de evaluare asupra răspunsurilor ofertantei ...SRL se regăsește în cadrul *Procesului-verbal nr. 15076 din 24.07.2025 privind evaluarea conformității propunerilor tehnice cu prevederile caietului de sarcini și, după caz, cu factorii de evaluare*, răspunsul furnizat a fost apreciat ca fiind neconcludent concluzia membrilor comisiei fiind astfel consemnată și justificată:

Concluziile comisiei de evaluare:

Analizând literatura de specialitate, precum și informațiile tehnico-comerciale furnizate de producători și disponibile în surse publice, respectiv:

Durata de viață a bateriilor ... si Li-Ion:

- Bateriile utilizate în autovehiculele electrice moderne (inclusiv cele pe bază de fosfat de fier litiu - ...) au o durată de viață tehnologică situată între 8 și 15 ani, în funcție de utilizare și regim de exploatare.

- Degradarea chimică și fizică a celulelor bateriei este inevitabilă, chiar și în absența utilizării intensive, fiind cauzată de factori naturali precum creșterea rezistenței interne, uzura anodului/catodului, formarea straturilor pasive, etc.

Date din industrie:

- Niciun producător de autovehicule sau de baterii la nivel mondial nu oferă o garanție mai mare de 10 ani pentru sistemul de baterii de tracțiune.

- Exemplu: ..., ... - lideri de piață - oferă garanții între 8 și 10 ani sau până la 160.000-240.000 km, în funcție de model.

Aspecte fizico-chimice:

- Structura de tip „olivină” a materialului catodic ... oferă stabilitate, dar nu elimină degradarea în timp.

- Degradarea calendaristică (în timp) este documentată în literatura de specialitate și conduce inevitabil la scăderea capacității sub pragul funcțional de 70-80% după 10-15 ani.

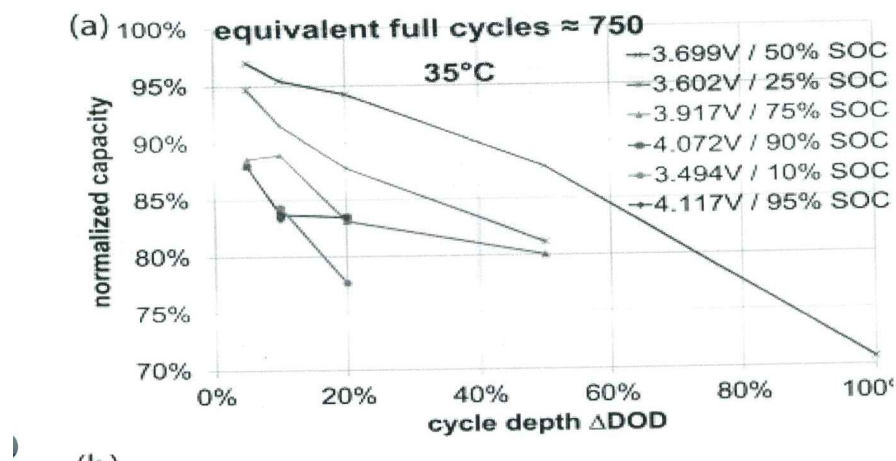
Conform studiului științific „Cycle and calendar life testing of LiFePO batteries”, publicat în Journal of Power Sources, 2010:

Durata de viață de ciclare: Bateriile ... testate au atins aproximativ 2.000 de cicluri la adâncimi de descărcare de 100%, după care capacitatea a scăzut sub 80%.

Degradare calendaristică (în timp): Capacitatea bateriilor scade în mod natural în timp, chiar și fără utilizare activă, în funcție de temperatură și starea de încărcare (SOC).

Factori de influență majori: temperaturile ridicate și nivelurile înalte de încărcare accelerează degradarea bateriei.

Durata de viață realistă: în condiții reale de utilizare (auto sau staționar), durata de viață estimată este de 8-12 ani.



De asemenea, conform ofertelor de pe piața actuală niciun producător de autovehicule sau de baterii la nivel mondial nu oferă o garanție mai mare de 10 ani pentru sistemul de

baterii de tracțiune. Exemplu: ..., ... - lideri de piață - oferă garanții între 8 și 10 ani sau până la 160.000 - 240.000 km, în funcție de model.

Date practice din industrie, respectiv companii care folosesc bateriile tip ...:

-... folosește ... pe unele modele (Model 3 Standard Range) - garantează 8 ani sau 160.000 km.

-...(avansată): testată până la 5.000 cicluri - oferă 8-10 ani garanție în mod standard.

-..., cel mai mare producător global de ..., declară durată de viață între 3.000-6.000 cicluri, dar nu garantează mai mult de 10 ani în aplicații auto.

Comisia de evaluare a constatat că în oferta depusă, ofertantul a declarat acordarea unei garanții de 39 de ani pentru bateria aferentă microbuzului electric, în condițiile în care garanția pentru întregul vehicul este de 15 ani. Astfel, comisia consideră ca acest angajament nu este fundamentat, este nerealist și creează premisele unui avantaj nejustificat și incorect, precum și un dezechilibru artificial în cadrul procedurii.

Așadar, prin raportare la faptul că, garanția oferită grupului de baterii este factor de evaluare, este evident că, prin declararea unei astfel de garanții, vădit exagerată, scopul ofertantului a fost obținerea unui avantaj injust față de celelalte oferte, ceea ce contravine principiilor esențiale aplicabile procedurilor de achiziție publică, respectiv:

- Principiul tratamentului egal, întrucât oferirea unui beneficiu nerealist și imposibil de susținut tehnic denaturează comparabilitatea ofertelor;
- Principiul proporționalității, raportat la discrepanța vădită dintre garanția oferită pentru microbuz (15 ani) și cea pentru baterie (39 de ani), fără o justificare obiectivă;
- Principiul concurenței loiale, consacrat atât de legislația națională în domeniul achizițiilor publice, cât și de Constituția României, întrucât practicile comerciale care contravin uzanțelor cinstite și principiului general al bunei-credințe și care produc sau pot produce pagube altor participanți de pe piață reprezintă forme de concurență neloială, conform legislației incidente.

Drept pentru care, în conformitate cu prevederile art.134 alin.(5) din Normele metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, aprobate prin H.G. nr.395/2016, cu modificările și completările ulterioare: "în cazul în care comisia de evaluare solicită unui candidat/ofertant clarificări și, după caz, completări ale documentelor prezentate de acesta în cadrul ofertei sau solicitării de participare, potrivit dispozițiilor art. 209 din Lege, iar candidatul/ofertantul nu transmite în termenul precizat de comisia de evaluare clarificările/completările solicitate sau clarificările/completările transmise nu sunt concludente, oferta sa va fi considerată inacceptabilă".

Din economia celor anterior redacte Consiliul achiesează la concluzia la care a ajuns achizitoarea, prin membrii comisiei de evaluare care au constatat că ...a ofertat pentru grupul de baterii o garanție de 39 de ani (respectiv 24.375 de cicluri), în condițiile în care garanția pentru întregul vehicul este de 15 ani.

În susținerea celor anterior redacte sunt prevederile *Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, aprobat în Anexa la Hotărârea Guvernului nr. 2139/2004, cu modificările și completările ulterioare*, care prevăd la pct. III. Alte precizări :

1. Pentru mijloacele fixe noi achiziționate după data de 1 ianuarie 2005 se vor înscrie duratele normale de funcționare conform prevederilor din noul catalog.

Pentru mijloacele de transport amortizarea poate fi determinată și în funcție de numărul de kilometri sau numărul de ore de funcționare prevăzute în cărțile tehnice, pentru cele achiziționate după data de 1 ianuarie 2004.

În acest caz, amortizarea se determină prin raportarea valorii de intrare a mijlocului fix la numărul de kilometri sau numărul de ore de funcționare prevăzute în cărțile tehnice, rezultând astfel amortizarea/km, sau pe ora de funcționare.

Amortizarea lunara se determina prin înmulțirea numărului de kilometri parcurși sau a numărului de ore de funcționare efectuate in fiecare luna cu amortizarea/km., sau pe ora de funcționare."

Anexa nr.1 - CATALOGUL PRIVIND CLASIFICAREA ȘI DURATELE NORMALE DE FUNCȚIONARE A MIJLOACELOR FIXE

Mijloace de transport auto

CODUL DE CLASIFICARE	DENUMIREA ACTIVELOR FIXE	DURATE NORMALE FUNCȚIONARE - ANI -
2.3.2.1.2.	- microbuze;	4-8

Consiliul are în vedere faptul că, așa cum a susținut și achizitoarea potrivit catalogului durata normală de funcționare în cazul microbuzelor este de 4-8 ani.

Argumentul decisiv adus de ...SRL în favoarea concludenței răspunsului furnizat și a conformității ofertei depuse se bazează pe faptul că prin răspunsul la solicitările de clarificări nr. 13946 din data de 10.07.2025, a argumentat aspectul tehnic privind echiparea grupului de baterii cu sistemul BMS (Battery Management System - Sistem de Management al Bateriei), ceea ce asigură o durabilitate controlată, contribuind la longevitatea componentelor. Contestatoarea a susținută că astfel este posibilă monitorizarea tensiunii, temperaturii, a ciclurilor de încărcare/descărcare, prevenindu-se degradarea accelerată prin optimizarea curenților și temperaturii, astfel cum a fost prezentat achizitoarei în cuprinsul propunerii tehnice (pag. 387). De asemenea a precizat că, grupul de baterii este compus din module individuale (celule sau grupuri de celule) care pot fi izolate, testate și înlocuite individual, fiind reparabile fără a înlocui întreg ansamblul.

Autoritatea contractantă a evaluat răspunsul contestatoarei ...SRL la solicitarea de clarificări pe baza unor repere tehnice și obiective din industria de profil, prin raportare la informațiile tehnice ce rezultă din ofertele de pe piață ale producătorilor de autovehicule sau de baterii de la nivel mondial, respectiv date tehnice din industria de profil, identificate în surse publice consemnate în Raport (durate uzuale de viață ale bateriilor: 8-15 ani; absența garanțiilor >10 ani la producători; degradare inerentă a bateriilor), precum și prin raportare la durata garanției acordate întregului vehicul, concluzionând că justificarea ... privind garanția acordată bateriilor nu relevă coerența între perioada de garanție oferită și durata reală de exploatare a vehiculului, conform practicilor și standardelor din industrie, ci a fost acordată doar în scopul obținerii punctajului maxim pentru acest factor de evaluare.

Pe cale de consecință membrii comisiei de evaluare au determinat neconcludența răspunsului furnizat analizând literatura de specialitate, precum și informațiile tehnico-comerciale furnizate de producători și disponibile în surse publice, pe considerente care au vizat durata reală

de exploatare a vehiculelor, garanțiile practicate de către producătorii și distribuitorii de astfel de microbuze.

Ori, Consiliul apreciază că o astfel de analiză efectuată nu este de natura celor susținute de contestatoare, respectiv că realizarea unei evaluări tehnice cu privire la o tehnologie inovativă (motorizare electrică) în baza unor materiale științifice publicate cu 15 ani în urmă, nu poate fi considerată o evaluare temeinică.

Contrar celor susținute de contestatoare care argumentează în favoarea sustenabilității acestei garanții faptul că a oferit furnizarea microbuzelor solicitate de către autoritatea contractantă, asumându-și garanția oferită de producătorul vehiculului de bază (*astfel cum acesta a fost garantată, potrivit adresei emisă în 11.03.2025 de către ...Co. Ltd, producătorul microbuzului în varianta de bază, adresă ce a fost atașată răspunsului la solicitările de clarificări nr. 13946 din data de 10.07.2025, de unde reiese în mod explicit faptul că producătorul vehiculului de bază își asumă furnizarea suportului tehnic complet pe durata a 39 de ani sau pe parcursul a 24.375 de cicluri complete de încărcare, precum și furnizarea pieselor de schimb, iar în măsura în care este necesar, se vor înlocui bateriile defecte pe aceeași durată de timp*) în condițiile în care garanția acordată pentru întregul vehicul este de 15 ani, ofertarea unei garanții pentru grupul de baterii de 39 de ani (respectiv 24.375 de cicluri) este sub semnul întrebării.

Consiliul apreciază că, acordarea unei garanții de 39 de ani pentru un subansamblu al unui vehicul, care depășește dublul garanției acordate pentru întregul vehicul (15 ani), în ansamblul său, este nefirească, cu atât mai mult cu cât, așa cum s-a arătat anterior durata normală de viață a unui microbuz electric este de maxim 15 ani conducând la concluzia că termenul de garanție oferit de ...este vădit nerealistă are scopul obținerii în mod artificial a unui punctaj maxim pentru acest factor de evaluare, respectiv a obținerii unui avantaj competitiv injust la calcularea și acordarea punctajului pentru factorul de evaluare Pth BAT (perioada de garanție acordată grupului de baterii).

În considerarea celor antemenționate sunt relevante susținerile achizitoarei pe care Consiliul le apreciază pertinente și concludente:

Comisia de evaluare a arătat și a justificat de ce a stabilit că răspunsul contestatoarei este neconcludent, iar oferta inacceptabilă și neconformă, fapt argumentat prin luarea în considerare a tuturor detaliilor tehnice raportate la Durata de viață a bateriilor ... și Li-Ion, aspecte care nu au fost criticate de ...S.R.L., cum nu a criticat nici cum s-a aplicat criteriului de atribuire: Criteriul de atribuire "cel mai bun raport calitate-pret, fiind conștientă că dacă s-ar fi luat în considerare oferta acestuia, prin punctaj ar fi obținut un avantaj net superior față de ceilalți ofertanți.

(...)

În situația în care s-ar fi luat în considerare o garanție acordată grupului de baterii elucubrăntă, rezultatul ar fi fost net superior în avantajul contestatoarei și s-ar fi încălcat principiul prevăzute la art.2 alin.(2) lit.b) din Legea privind achizițiile publice nr.98/2016, cu modificările și completări ulterioare, referitor la tratamentul egal între ofertanți, aspect care de asemenea a fost analizat de comisia de evaluare.

Mai mult, din punct de vedere legal, contestatoarea nu se poate prevala de o lacună legislativă pe care o recunoaște că există și la nivelul Uniunii Europene, așa cum rezultă din

Regulamentul (UE) 2023/1542 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 iulie 2023 privind bateriile și deșeurile de baterii, de modificare a Directivei 2008/98/CE și a Regulamentului (UE) 2019/1020 și de abrogare a Directivei 2006/66/CE (Text cu relevanță pentru SEE), dar și din cele menționate la pct.14 unde este definită noțiunea de "baterie pentru vehicule electrice".

În mod similar, deopotrivă de valide sunt și apărările aduse de societatea câștigătoare intervenientă:

În condițiile în care "Perioada de garanție acordată grupului de baterii (Pth BAT)" reprezenta unul dintre factorii de evaluare, Autoritatea Contractantă a constatat în mod corect și incidența dispozițiilor art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, reținând că "prin declararea unei astfel de garanții, vădit exagerată, scopul ofertantului a fost obținerea unui avantaj injust față de celelalte oferte".

Achizitoarea a explicat faptul că prin răspunsul contestatoarei furnizat cu adresa nr. 99/14.07.2025, acesta a reconfirmat acordarea unei garanții de 39 de ani pentru bateria aferentă microbuzului electric, fără a transmite alte documente tehnice din care să rezulte că din punct de vedere tehnico - economic se confirmă celelalte date și informații tehnice anexate ofertei tehnice formulate.

Împrejurarea că producătorul vehiculului de bază și-ar fi asumat că *în măsura în care este necesar, se vor înlocui bateriile defecte pe aceeași durată de timp 39 de ani sau pe parcursul a 24.375 de cicluri complete de încărcare*, este irelevant din perspectiva clarificărilor solicitate de autoritatea contractantă (a. Acordarea unei garanții de 39 de ani (echivalentul a 24.375 de cicluri de încărcare completă); - S-a solicitat prezentarea unei justificări tehnico-economice privind acordarea unei astfel de garanții, în condițiile în care durata de viață funcțională estimată pentru un microbuz electric este, în medie, de 10-15 ani. **Justificarea trebuie să evidențieze coerenta între perioada de garanție oferită și durata reală de exploatare a vehiculului, conform practicilor și standardelor din industrie;** b Respectarea cerinței din documentația de atribuire referitoare la capacitatea bateriei: - Conform cerințelor impuse, după o perioadă de 48 de luni, capacitatea bateriei măsurată nu trebuie să fie mai mică de 80% din capacitatea inițială. Din documentele transmise de ofertant rezultă însă că garanția oferită pentru grupul de baterii este condiționată de menținerea unei capacități de minimum 80% după 468 de luni, **aspect care este considerat nerealist din punct de vedere tehnic și contradictoriu față de cerințele documentației de atribuire**) iar scăderea capacității bateriei după o anumită perioadă nu este determinată de existența unui defect, ci este un proces firesc cauzat de uzură și de trecerea timpului.

Față de susținerile contestatoarei din răspunsul furnizat, autoarea intervenției formulează apărări pe care Consiliul le apreciază credibile și concludente:

Prin urmare, cele menționate de ... prin Adresa nr. 99/14.07.2025, respectiv "Menținerea unei capacități de minim 80% pentru 468 luni este direct corelată cu garanția acordată grupului de baterii de 39 ani (468 luni) sau 24.375 cicluri de încărcare completă (...)", sunt afirmații nerealiste din punct de vedere tehnic, iar din adresa emisă de producătorul chinez al vehiculului de bază nu rezultă asumarea unei astfel de garanții, în speță de a asigura pentru baterii "menținerea unei capacități de minim 80% pentru 468 luni", astfel cum pretinde contestatoarea prin criticile formulate.

În consecință, afirmația acesteia conform căreia și-a asumat "garanția oferită de producătorul vehiculului de bază, astfel cum acesta a fost garantată subscrisei", nu are suport probator.

Având în vedere constatările Autorității Contractante, respectiv că "Din documentele transmise de ofertant rezultă însă că garanția oferită pentru grupul de baterii este condiționată

de menținerea unei capacități de minimum 80% după 468 de luni, aspect care este considerat nerealist din punct de vedere tehnic și contradictoriu față de cerințele documentației de atribuire", comisia de evaluare a constatat în mod legal neconcludența răspunsului primit, luând în considerare și informațiile de natură tehnică din industria de profil.

Mai mult decât atât, față de afirmația ... potrivit căreia "subscrisa menționează în mod explicit faptul că își asumă obligația de înlocuire a bateriilor în cazul în care capacitatea acestora scade prematur sau apar defecte de funcționare" - pe o perioadă de 39 de ani -, dincolo de caracterul inexact al noțiunii de "scădere prematură" precizăm că în măsura în care asumarea unei astfel de garanții de către contestatoare ar fi rezultat din propunerea tehnică depusă, propunerea financiară ar trebui să reflecte în mod corespunzător asumarea acestei obligații.

În acest sens, subliniem că "*Menținerea unei capacități de minim 80% pentru 468 luni*", astfel cum a menționat contestatoarea în Adresa nr. 99/14.07.2025, presupune înlocuirea repetată a bateriilor și ar implica niște costuri semnificative.

În măsura în care aceste costuri nu au fost reflectate și în propunerea sa financiară, erau incidente, deopotrivă, dispozițiile art. 137 alin. (3) lit. d) din HG nr. 395/2016, conform căroră "(3) în condițiile art. 215 alin. (5) din Lege, oferta este considerată neconformă în următoarele situații: d) propunerea financiară nu este corelată cu elementele propunerii tehnice ceea ce ar putea conduce la executarea defectuoasă a contractului, sau constituie o abatere de la legislația incidentă, alta decât cea în domeniul achizițiilor publice".

Este lipsit de interes argumentul adus de contestatoare privind faptul că atașăm prezentei contestații anunțul producătorului și distribuitorului de mașini MG, din 09.07.2024, prin care anunța decizia de acordare a unei „garanții pe viață” extinsă pentru bateria de înaltă tensiune, unitatea de acționare electrică și blocul electronic de putere (<https://ex-prod.mgcars.com/en/NewsActivities/Detail/MG-Lifetime-Battery-Warranty>), câtă vreme potrivit considerentelor anterior reținute, răspunsul contestatoarei a fost neconcludent, aspect rezultat din modul în care ofertanta a formulat precizările în conținutul răspunsului la întrebarea comisiei de evaluare ce a fost raportată în mod clar la o justificare tehnico-economică, respectiv (...) prezentarea unei **justificări tehnico-economice** privind acordarea unei astfel de garanții, în condițiile în care durata de viață funcțională estimată pentru un microbuz electric este, în medie, de 10-15 ani. Justificarea trebuie să evidențieze coerența între perioada de garanție oferită și durata reală de exploatare a vehiculului, conform practicilor și standardelor din industrie, ...SRL, potrivit răspunsului nr. 99/14.07.2025, a reconfirmat acordarea unei garanții de 39 de ani pentru bateria aferentă microbuzului electric, fără a transmite alte documente tehnice din care să rezulte că din punct de vedere tehnico-economic se confirmă celelalte date și informații tehnice anexate ofertei tehnice formulate.

O astfel de garanție se află în contradicție cu garanția acordată întregului microbuz, respectiv 15 ani, dar și cu durata de viață prezumată în caietul de sarcini (8 ani, conform HG nr. 2139/2004, pag. 50 a caietului de sarcini). Astfel că din perspectiva autorității contractante și a achiziției, faptul că bateriile sunt garantate pentru o perioadă mai mare decât cea a microbuzelor este lipsit de orice utilitate. Vehiculele nu vor mai funcționa și vor fi casate cu mult înainte de expirarea garanției acordate pentru baterii.

Sunt adevărate susținerile contestatoarei vizavi de faptul că nicio prevedere legislativă în vigoare *nu interzice unui operator economic să acorde un termen de garanție mai lung decât cel minim legal, respectiv*

cel stabilit potrivit OUG nr. 140/2021 - 2 ani pentru persoane fizice și faptul că operatorii economici sunt liberi să își asume garantarea clienților cu privire la conformitatea produselor comercializate pentru o perioadă extinsă, însă Consiliul determină că autoritatea contractantă nu putea accepta ofertarea unor garanții indiferent de întinderea acestora, ci trebuie să realizeze evaluarea ofertelor pe documente și informații care pot fi probate, și nu pe asigurările date de un ofertant.

Trecând peste argumentele pe care membrii comisiei le-au identificat și consemnat (durata reală de exploatare a vehiculelor, garanțiile practicate de către producătorii și distribuitorii de astfel de microbuze) și chiar durata de activitate a unei societăți comerciale, ofertanta contestatoare s-a prevalat de faptul că factorul de evaluare care nu a stipulat și o durată de garanție maximă, peste care să nu fie acordat vreun punctaj suplimentar, și a indicat că își va asuma această obligație pentru o perioadă de 39 de ani, timp care nu este incident în cazul unui contract de vânzare de produse. Așa cum a susținut și autoritatea contractantă Dispozițiile art. 1710 din Codul Civil referitoare la efectele juridice ale garanției în contractele de vânzare cumpărare, potrivit cărora:

"Art.1710: Efectele garanției

(1) în temeiul obligației vânzătorului de garanție contra viciilor, cumpărătorul poate obține, după caz:

- a) înlăturarea viciilor de către vânzător sau pe cheltuiala acestuia;*
- b) înlocuirea bunului vândut cu un bun de același fel, însă lipsit de vicii;*
- c) reducerea corespunzătoare a prețului;*
- d) rezoluțiunea vânzării.*

(2) La cererea vânzătorului, instanța, ținând seama de gravitatea viciilor și de scopul pentru care contractul a fost încheiat, precum și de alte împrejurări, poate dispune o altă măsură prevăzută la alin. (1) decât cea solicitată de cumpărător."

care nu s-ar mai produce în speța de față, dacă s-ar accepta pentru perioada ofertată, precizată, inclusiv în răspunsul la clarificări: "Menținerea unei capacități de minim 80% pentru 468 luni este direct corelată cu garanția acordată grupului de baterii de 39 ani (468 luni) sau 24.375 cicluri de încărcare completă.... în cazul în care capacitatea bateriei scade prematur sub 80% sau apar defecte de funcționare în cadrul celor 468 luni, vom asigura repararea sau înlocuirea acestora pe cheltuiala și răspunderea noastră, fara nici un cost din partea autoritatii contractante...", peste durata de funcționare a mijlocului fix - microbuz electric cu destinația specială - transport elevi.

Ori astfel de condiționalități suplimentare, cum sunt cele menționate de petentă, respectiv acordarea unei garanții ofertată pentru grupul de baterii de 468 luni (39 ani) sau 24.375 cicluri de încărcare completă, iar în cazul în care capacitatea bateriei scade prematur sub 80% sau apar defecte de funcționare în cadrul celor 468 luni, va asigura repararea sau înlocuirea acestora pe cheltuiala și răspunderea ofertantei, fără nici un cost din partea autorității contractante, nu sunt specifice unui contract de achiziție publică și nu pot fi acceptate.

Față de alegațiile contestatoarei, se reține și rațiunea achizitoarei care a stat la baza stabilirii doar a unui termen minim vizavi de garanției pentru grupul de baterii pe care Consiliul o apreciază ca fiind judicioasă:

Având în vedere prevederile legale menționate, în documentația achiziției publice nu s-a impus o măsură restrictivă prin limitarea la un număr de ani a garanției bateriei electrice, ci s-a pornit de la un minim de 4 ani, față de cerințele existente pe piața de autovehicule

electrice unde orice producător/furnizor nu acordă decât o garanție cuprinsă între 8 și 15 ani în funcție de utilizare și regim de exploatare, aspect care rezultă din:

"Cap.3.3.1.1 F) - Specificații operaționale ale microbuzului electric (pag.11-12 din Caietul de sarcini)

Specificațiile operaționale ale microbuzelor electrice de 16+1 locuri vor fi următoarele:

- Durata medie de funcționare de minim 8 ani;
- Durata de utilizare fără reparație generală de minim 6 ani;
- Durata de utilizare a bateriilor electrice de minim 4 ani sau 2.500 de cicluri de

încărcare completă, cu condiția ca după 48 de luni capacitatea bateriei măsurată să nu fie mai mică de 80% din capacitatea inițială a acesteia."

Constatându-se faptul că ...SRL, potrivit răspunsului nr. 99/14.07.2025, a reconfirmat acordarea unei garanții de 39 de ani pentru bateria aferentă microbuzului electric, fără a transmite alte documente tehnice din care să rezulte că din punct de vedere tehnico economic se confirmă celelalte date și informații tehnice anexate ofertei tehnice formulate, în mod justificat membrii comisiei de evaluare au reținut neconcludența răspunsului furnizat.

A fost alegerea ofertantei să elaboreze răspunsul așa cum a fost anterior reținut, depunând documentele pe care le-a considerat edificatoare în susținerea celor susținute, iar acest aspect nu poate fi imputat autorității contractante și nu poate constitui motiv al dispunerii unei reevaluări a ofertei ...SRL.

Riscul întocmirii răspunsului la solicitările de clarificări la fel ca și cel al întocmirii ofertelor cade în sarcina operatorului economic, el neputând să își invoce propria culpă ca motiv al nedepunerii de documente în sprijinul răspunsului formulat potrivit principiului „*nemo auditur propriam turpitudinem allegans*” iar, pe de altă parte, autoritatea contractantă a menționat în mod expres, în cadrul solicitării de clarificări, care sunt cerințele pe care operatorul economic participant trebuie să le îndeplinească și modul în care aceștia trebuie să își elaboreze răspunsul.

După cum s-a reținut mai sus toate riscurile ce decurg din întocmirea ofertei aparțin ofertanților, autoritatea contractantă trebuind să realizeze evaluarea ofertelor pe documente și informații care pot fi probate, și nu pe asigurările date de un ofertant atunci când se dovedește faptul că documentele prezentate în ofertă nu sunt conforme realității în totalitate.

Răspunsului furnizat de ofertanta contestatoare îi sunt incidente dispozițiile art. 134 alin. (5) din H.G. nr. 395/2016 potrivit cărora:

(5) În cazul în care comisia de evaluare solicită unui candidat/ofertant clarificări și, după caz, completări ale documentelor prezentate de acesta în cadrul ofertei sau solicitării de participare, potrivit dispozițiilor art. 209 din Lege, iar candidatul/ofertantul **nu transmite în termenul precizat de comisia de evaluare clarificările/completările solicitate sau clarificările/completările transmise nu sunt concludente, oferta sa va fi considerată inacceptabilă.**

În concluzie, în raport cu cele mai sus reținute, Consiliul constată că autoritatea contractantă în mod corect, a reținut neconcludența

răspunsului formulat, prin raportare la cerințele din cadrul documentației de atribuire și a solicitării de clarificare adresate.

În concluzie, Consiliul achiesează la concluziile la care a ajuns autoritatea contractantă, respectiv de inacceptabilitate a ofertei depusă de ...SRL în cauza expusă, în baza art. 134 alin. (5) din H.G. nr. 395/2016.

Așa cum a fost anterior reținut contestatoarea formulează critici vizavi de pretinsa neîndeplinire de către ofertanta declarată câștigătoare ...SRL a cerinței privind raportul E-Sort ciclul 2, contestatoarea apreciind că raportul prezentat de ofertantă în dovedirea îndeplinirii condiției privind certificarea autonomiei ofertate a microbuzului electric, prin raport de testare E-SORT 2, nu întrunește condițiile impuse prin documentația de atribuire.

În caietul de sarcini au fost trasate următoarele:

- Autonomia de deplasare va fi minimum 200 km, cu sistemele de încălzire/răcire funcționând astfel încât să se asigure o temperatură interioară de 21°C pe tot parcursul deplasării pe un traseu variat (șes - deal), mixt (urban 50% din distanță, 50% extraurban), 10 opriri cu câte 2 minute de funcționare în staționare, încărcare la capacitate maximă pe tot parcursul încercării/determinării și o viteză medie de 40 km/h. Autonomia autovehiculului va fi certificată cu buletin de măsurători RAR.

Potrivit documentației de atribuire, astfel cum a fost clarificată prin *Răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. 5243/12.03.2025*, cerința privind demonstrarea autonomiei a fost stabilită prin Răspunsul nr. 4 astfel:

„Cerința Autonomia autovehiculului va fi certificată cu buletine de măsurători RAR și reformulează astfel: Autonomia autovehiculului va fi certificată prin prezentarea unui test conform E-SORT 2 („Standardised On-Road Test cycles” - ciclul 2, mixt/urban ușor) emis de un laborator acreditat conform legislației UE, situat în UE, utilizând metodologia și protocolul de testare prezentate în broșura International Association of Public Transport (UITP) „Project E-SORT: Cycles for electric vehicles” din 2017.”

Contrar celor susținute de contestatoare conform cărora raportul de testare E-SORT prezentat de ... în demonstrarea autonomiei microbuzelor ofertate trebuia să fie emis de o autoritate de omologare, sunt infirmate de cerințele documentației de atribuire.

Contestatoarea critică în mod eronat raportul de testare depus de ... pentru demonstrarea autonomiei microbuzelor ofertate, construindu-și teza pe faptul că acesta nu este emis de o autoritate de omologare recunoscută la nivel european, în condițiile în care documentația de atribuire nu conține nicio cerință în acest sens.

Subliniază Consiliul că autoritatea contractantă nu a stabilit nicio cerință vizavi de aspectul reclamat privind omologarea, astfel că evaluarea nu se poate raporta la alte rigori dincolo de exprimarea documentației de atribuire.

Pentru îndeplinirea cerinței privind demonstrarea autonomiei microbuzelor ofertate, ...SRL a prezentat Raportul de testare nr. ... emis de ... NV (în traducere autorizată), care constituie un raport de testare conform E-SORT eliberat de un organism european acreditat (laborator

acreditat la nivelul UE), respectiv raport tehnic "*pentru demonstrarea valorilor consumului de energie electrică după rularea unor cicluri din Cicluri de testare rutieră standardizate / E - Addendum SORT iulie 2017*" (pag. 199 - 203 din propunerea tehnică).

În cuprinsul acestuia, este menționat faptul că ... este un "organism acreditat de inspecție - Certificat de acreditare BELAC No. 016-INSP".

Pe parcursul evaluării membrii comisiei au adresat ofertantei ...SRL prin intermediul adresei nr. 13232/02.07.2025 următoarea solicitare de clarificare: având în vedere cerința conform căreia: Autonomia vehiculului va fi certificată cu buletin de măsurători RAR/documente emise de producător (Broșuri, cărți tehnice, schițe tehnice, desene sau alte documente suport)/ testul conform metodei E-SORT 2, emis de un laborator acreditat conform legislației UE, situat în UE, să transmită documente din care să reiasă testarea conform E- SORT 2.

Prin adresa nr. 299/03.07.2025, ...SRL a transmis următorul răspuns:

Vă transmitem atașat „Raport Tehnic - Opinia Expertului include partea privind Ciclurile Standardizate de Testare pe Drum (Anexă)” Număr raport: ..., rezultatul testării conform Esort 2".

...SRL a atașat pe lângă traducerea autorizată și varianta în limba engleză a *Raportului ..., PROTOCOL DE TESTARE, Tip : AVEFDD2, Numărul de identificare ..., Numărul aprobarii .., emis de*

Se rețin următoarele precizări din cuprinsul raportului ...:

5. CONCLUZII:

Acest raport a fost întocmit la cererea ...SRL pentru demonstrarea valorilor de consum electric, după efectuarea unor presupuneri pe baza raportului ... conform Ciclurilor Standardizate de Testare pe Drum - Uniunea Internațională a Transporturilor Publice (UITP). Deși testul SORT 3 a fost efectuat la data de 14.06.2024 (Număr raport: H2460714091.019-TR), iar rezultatele SORT 3 au fost obținute la data testării, la solicitarea producătorului s-a realizat un calcul estimativ pentru a obține rezultatele corespunzătoare SORT 2 (conform rândului 4 din tabelul din Figura 13, pagina 15 și rândului 1 din tabelul din Figura 8, pagina 13; din documentul UITP SORT 2009).

Acste rezultate presupuse pentru SORT 2 nu reprezintă valori exacte de testare. Din acest motiv, transmiterea prezentului raport către orice terță parte este condiționată direct de cererea producătorului (în acest caz, ...SRL) privind utilizarea valorilor estimate pentru SORT 2. Cu excepția valorilor privind consumul de energie și valorilor medii, celelalte date rămân neschimbate față de raportul H2460714091.019-TR.

Înscrișul amintit face dovada îndeplinirii cerințelor autorității contractante din documentația de atribuire, respectiv Autonomia autovehiculului va fi certificată prin prezentarea unui test conform E-SORT 2 ("Standardised On-Road Test cycles" - ciclul 2, mixt/urban ușor) emis de un laborator acreditat conform legislației UE, situat în UE, utilizând metodologia și protocolul de testare prezentate în broșura International Association of Public Transport (UITP) "Project E-SORT: Cycles for electric vehicles" din 2017 - conform Răspunsului la solicitările de clarificări nr.5243/12.03.2025", astfel în mod temeinic comisia de evaluare a considerat răspunsul concludent și îndeplinită cerința minimă din documentația de atribuire.

Consiliul reține că nu există niciun motiv a invalida raportul de testare realizat de un operator de profil din Belgia și nici de a-l pune la îndoială.

Aceeși abordarea a îmbrățișat Consiliul și cu ocazia pronunțării Deciziei nr. 975/C4/763 din 12.05.2021.

Constatându-se faptul că autonomia microbuzelor oferite a fost demonstrată printr-un raport de testare conform E-SORT 2 emis de un laborator acreditat la nivelul UE, utilizând metodologia și protocolul de testare prezentate în broșura International Association of Public Transport (UITP) „Project E-SORT: Cycles for electric vehicles” din 2017, ...SRL a demonstrat îndeplinirea cerinței.

Față de cele anterior expuse, Consiliul nu poate reține încălcarea vreunor obligații legale în ceea ce privește modul de evaluare, de către comisia de evaluare, a ofertei prezentată de ...SRL, motiv pentru care respinge, ca nefondate, criticile formulate de autoarea contestației în acest sens și va menține rezultatul procedurii stabilit prin *Raportul procedurii nr. 15785/01.08.2025*.

Recapitulând ansamblul considerentelor anterior expuse, în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016 Consiliul respinge, ca nefondată, contestația formulată de ...SRL, în contradictoriu cu

Față de cele reținute cu prilejul examinării contestației formulată de ...SRL, pe cale de consecință, Consiliul apreciază ca fiind întemeiată cererea de intervenție depusă de ...SRL, motiv pentru care o va admite.

În ceea ce privește solicitarea contestatoarei ...SRL de obligare a autorității contractante la plata cheltuielilor ocazionate de judecarea contestației, Consiliul are în vedere faptul că fundamentul suportării cheltuielilor de judecată rămâne culpa procesuală și despăgubirea părții câștigătoare, astfel având în vedere soluția de respingere pronunțată de Consiliu pe fondul cauzei, se cuvine a fi respinsă și cererea contestatoarei privind plata cheltuielilor ocazionate cu soluționarea cauzei.

Mai mult, în ceea ce privește solicitarea contestatoarei privind plata cheltuielilor de judecată nu au fost depuse documente doveditoare în acest sens.

Trecând la contestația secundă, analizând criticile formulate de ...SA se are în vedere că acestea vizează aspecte legate de pretinsa neîndeplinire a cerinței din caietul de sarcini de la pct. 3.3.1.1 lit. D), potrivit căreia: „Caroseria microbuzelor electrice de 16+1 locuri va fi autoportantă de tip cheson și vor avea podeaua complet coborâtă. Nu vor fi admise trepte pe podeaua microbuzului” de către ofertele depuse de competitorii contestatoarei, inclusiv ofertanta declarată câștigătoare ...SRL.

În favoarea criticii aduse, contestatoarea susține că cerință interzice ca ofertanții să propună microbuze care să aibă trepte pe podea, *atât microbuzul marca Ford prezentate de ..., cât și celelalte produse oferite prezintă trepte în dreptul intrării din față a vehiculelor, ceea ce nu este permis de către caietul de sarcini*.

Astfel concluzia la care ajunge contestatoarea este aceea că autoritatea contractantă a evaluat ofertele cu nerespectarea dispozițiilor

documentației de atribuire referitoare la specificațiile tehnice ale caroseriei microbuzelor electrice.

Se vor reține și precizările achizitoarei aduse în replică la cele reclamate respectiv susținerile *...SA privind existența treptelor la intrare în autovehicul nu au nicio legătură cu cerința din caietul de sarcini ca acestea să nu existe pe podeaua destinată pasagerilor, iar existența lor la intrare sau la coborâre nu este interzisă de Regulamentului Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite - CEE-ONU nr. 107/2010 cuprinzând Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora.*

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

Prezintă relevanță cerințele stabilite de autoritatea contractantă în cadrul fișei de date referitoare la modalitatea de elaborare a propunerii tehnice, respectiv:

IV.4.1 Modul de prezentare al propunerii tehnice

Propunerea tehnică va fi redactată în lb.română și se va prezenta la rubrica prevăzută în SEAP- secțiunea „Documente de calificare și propunere tehnică”, semnată cu semnatura electronică extinsă, necriptată și bazată pe un certificat emis de un furnizor acreditat, potrivit dispoz. art.4 alin. (4) din Legea nr.455/2001 privind semnatura electronică.

1. Propunerea tehnică va fi elaborată respectând forma și specificațiile tehnice solicitate astfel încât să corespundă cu cerințele caietului de sarcini și fișei de date a achiziției.

(...)

13. Propunerea tehnică încărcată de ofertant în SEAP, până la Termenul-limită pentru primirea Ofertelor va cuprinde, obligatoriu,

următoarele elemente:

- Toate cerințele materializate sintetic în Formularul Propunere tehnică - Matrice de conformitate;

- Anexate la Formularul Propunere tehnică - Matrice de conformitate, toate cerințele de la pct.10 din Caietul de sarcini;

(...).

Consiliul reține că documentația de atribuire, așa cum aceasta este întocmită de autoritatea contractantă, este obligatorie atât pentru operatorii economici participanți la procedură, care au obligația de a-și elabora ofertele în conformitate cu prevederile acesteia (art. 123 din HG nr. 395/2016), cât și pentru autoritatea contractantă, aceasta fiind obligată ca în desfășurarea procedurii de atribuire să respecte prevederile propriei documentații de atribuire, care stabilește regulile ce trebuie respectate în derularea procesului competitiv.

Referințe vizavi de descrierea constructivă a microbuzului electric se au în vedere următoarele specificații tehnice:

3.3.1.1 Specificații tehnice și cerințe funcționale minime

(...).

D) Descrierea constructivă generală a Microbuzului electric

Microbuzele electrice de 16+1 locuri vor trebui să îndeplinească condiții speciale de fiabilitate, securitate, confort, protecție ambientală la nivelul normelor europene actuale și trebuie să asigure o fiabilitate ridicată, o mentenanță scăzută și o accesibilitate ușoară la agregate.

Soluția tehnică constructivă de principiu a microbuzelor electrice destinate transportului școlar vor avea în vedere cele două sisteme constitutive principale: grupul motopropulsor electric, echipat cu unul sau mai multe motoare de tracțiune, acționate electric și neconectate permanent la rețeaua electrică, precum și sistemul reîncărcabil de stocare a energiei, SRSEE, a cărui principală utilizare este alimentarea cu energie electrică pentru pornirea motorului și/sau a sistemelor de iluminat și/sau altor sisteme auxiliare ale vehiculului.

Microbuzele electrice vor fi dotate cu funcție de autodiagnoză, care, coroborată cu fiabilitatea crescută a echipamentelor și calitatea materialelor utilizate la fabricarea și echiparea acestora, vor oferi posibilitatea de exploatare curentă fără a fi necesară revizia zilnică. Vor fi admise verificări zilnice pentru integritatea lor în ansamblu și verificări ale sistemelor mecanice și electrice care concură la siguranța circulației.

Microbuzele electrice de 16+1 locuri vor fi realizate în conformitate cu legile adoptate cu privire la accesul în acestea a persoanelor cu dizabilități locomotorii, respectiv: Ordinul ministrului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice nr. 189/2013 pentru aprobarea reglementării tehnice "Normativ privind adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap, indicativ NP 051-2012 - Revizuire NP 051/2000", Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată, cu modificările și completările ulterioare și Regulamentul nr. 107 din 29.09.2010 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - "Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora".

Microbuzele electrice solicitate vor avea o capacitate de încărcare de 16 pasageri cu locuri pe scaune, din care 1 loc destinat persoanelor cu dizabilități + 1 loc pentru conducătorul auto.

Caroseria microbuzelor electrice de 16+1 locuri va fi autoportantă de tip cheson și vor avea podeaua complet coborâtă. Nu vor fi admise trepte pe podeaua microbuzului.

Caroseria microbuzelor electrice ce fac obiectul prezentei proceduri de atribuire va fi prevăzută cu 1 ușă culisantă de acces pentru călători situată pe partea dreaptă și 1 ușă pentru accesul conducătorului auto situată pe partea stângă a microbuzului electric. Caroseria va fi garantată atât la coroziune (minimum 8 ani), precum și împotriva fisurării, deformării sau/și ruperii pe toată durata medie de funcționare a microbuzelor electrice în condiții normale de utilizare (minimum 8 ani).

3.3.1.2 Specificații tehnice și cerințe funcționale extinse

(...)

- microbuzele electrice de 16+1 locuri **vor avea podea coborâtă pe toată suprafața disponibilă, pentru a se permite urcarea și coborârea cu ușurință a elevilor în punctele de îmbarcare și debarcare stabilite de beneficiar**, precum și o platformă pentru a facilita accesul persoanelor cu mobilitate redusă sau cu handicap fizic/persoanelor cu dizabilități;

(...)

F) Suspensia

Se acceptă atât suspensii pneumatice precum și alte tipuri de suspensii (altele decât cele pneumatice), suspensii mecanice, hidraulice, cu condiția ca toate componentele instalate sub șasiu și sensibile la lovire de către pietre, gheață și alte obiecte dure, să fie protejate contra lovirii, **iar microbuzul electric să fie cu podea coborâtă în zona suprafeței pentru acces pasageri și să asigure accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă (pentru accesul cărucioarelor rulante).**

(...)

O) Podeaua, covorul, rampa pentru persoanele cu mobilitate redusă

Podeaua microbuzului electric va fi realizată în varianta coborâtă.

Raționamentul conturat de autoarea contestației în favoarea faptului neconformității ofertei ...SRL, pe considerentul că *microbuzul marca Ford prezentat de ..., cât și celelalte produse ofertate prezintă trepte în dreptul intrării din față a vehiculelor, ceea ce nu este permis de către caietul de sarcini* nu este judicios și nu va fi reținut de Consiliu în soluționare din considerentele mai jos expuse.

Așa cum a fost anterior reținut, în cuprinsul documentației de atribuire s-a precizat că microbuzele electrice de 16+1 locuri vor fi realizate în conformitate cu legile adoptate cu privire la accesul în acestea a persoanelor cu dizabilități locomotorii, respectiv: Ordinul ministrului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice nr. 189/2013 pentru aprobarea reglementării tehnice "Normativ privind adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap, indicativ NP 051-2012 - Revizuire NP 051/2000", Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată, cu modificările și completările ulterioare și Regulamentul nr. 107 din 29.09.2010 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – "Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora".

Se reține și faptul că autoritatea contractantă a indicat în caietul de sarcini legislația specifică incidentă, la secțiunea 9-*Cadrul legal care guvernează relația dintre Autoritatea Contractantă și Contractant (inclusiv în domeniile mediului, social și al relațiilor de muncă)*, printre care se regăsește și *Regulamentul nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora*.

Sunt relevant de redat următoarele dispozițiile din cuprinsul regulamentului amintit Regulamentul nr. 107 CEE-ONU:

2. DEFINIȚII

În sensul prezentului regulament:

(...)

2.14. **"planșeu sau platformă"** înseamnă acea parte a caroseriei a cărei suprafață superioară susține pasagerii care călătoresc în picioare, picioarele pasagerilor care sunt așezați pe scaune, conducătorul auto și orice membru al personalului de bord și care poate susține suporturile scaunelor;

2.15. **"culoar central"** înseamnă spațiul care asigură accesul pasagerilor de la scaun sau de la rândul de scaune spre orice alt scaun sau rând de scaune sau spre orice punct de acces de la și spre orice ușă de serviciu sau scară de comunicare interioară, precum și de la și spre orice zonă destinată pasagerilor în picioare; acesta nu cuprinde:

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

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

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

2.16. **"pasaj de acces"** înseamnă spațiul care se întinde înspre interiorul vehiculului, de la ușa de serviciu până la cea mai exterioară margine a treptei superioare (marginea culoarului central), până la scara de comunicare interioară sau până la jumătatea de scară. Dacă nu există trepte la ușă, spațiul considerat drept punct de acces este cel care se măsoară în conformitate cu punctul 7.7.1 din anexa 3, până la o distanță de 300 mm de la poziția de pornire a feței interioare a dispozitivului de încercare;

(...)

ANEXA 8 - Cerințe aplicabile dispozitivelor tehnice care facilitează accesul pasagerilor cu mobilitate redusă

3. CERINȚE

3.1. Treptele

Înălțimea de la sol a primei trepte la cel puțin una dintre ușile serviciu trebuie să fie de maximum 250 mm pentru vehiculele din clasa I și A și de maximum 320 mm pentru

vehiculele din clasa II, III și B. În cazul în care numai una dintre ușile de serviciu îndeplinește această cerință, nu trebuie să existe un obstacol sau un indicator care să împiedice utilizarea ușii respective atât ca intrare, cât și ca ieșire.

Ca posibilă alternativă pentru vehiculele din clasele I și A, înălțimea primei trepte de la sol trebuie să fie de maximum 270 mm la ușile cu dublă deschidere, una de intrare și alta de ieșire.

Se poate monta un sistem de coborâre a vehiculului și/sau o treaptă retractabilă.

Înălțimea altor trepte într-un punct de acces la ușa (ușile) susmenționate (susmenționate) și într-un culoar central trebuie să fie de maximum 200 mm pentru vehiculele din clasa I și A și de 250 mm pentru vehiculele din clasa II, III și B.

Trecerea de la un culoar central scufundat la o zonă de ședere nu este considerată treaptă.

ANEXA 3 - CERINȚE APLICABILE TUTUROR VEHICULELOR

(...)

7.7.7.1.1. Nicio trecere de la un culoar scufundat la o zonă de scaune nu se consideră treaptă. Cu toate acestea, distanța verticală dintre suprafața culoarului central și planșeul zonei cu scaune nu trebuie să depășească 350 mm.

7.7.7.2. Înălțimea unei trepte se măsoară în centrul lățimii sale de la muchia exterioară, pneurile și presiunea acestora fiind cele specificate de producător pentru sarcina maximă tehnic admisă (M).

7.7.7.3. Înălțimea primei trepte față de sol se măsoară cu vehiculul staționar pe sol, pe o suprafață orizontală, la greutatea sa proprie în stare de funcționare definită la punctul 2.18 din prezentul regulament și cu tipul de pneuri și presiunea în pneuri specificate de producător pentru sarcina maximă tehnic admisă (M) declarată conform punctului 2.19 din prezentul regulament.

7.7.7.4. În cazul în care există mai multe trepte, fiecare treaptă se poate întinde în zona de proiecție verticală a treptei următoare cu până la 100 mm, iar proiecția deasupra treptei de dedesubt trebuie să lase o suprafață liberă de cel puțin 200 mm (a se vedea anexa 4, figura 8), căptușeala metalică a marginii treptei fiind proiectată astfel încât să reducă la minimum riscul de alunecare. Toate marginile treptelor trebuie să fie colorate în contrast cu culorile din imediata apropiere.

7.7.7.5. Lățimea și forma fiecărei trepte trebuie să fie astfel încât un dreptunghi, precum cel indicat în tabelul prezentat în continuare să poată fi suprapus pe treapta respectivă și dreptunghiul să nu depășească treapta cu mai mult de 5% din suprafața sa. La o ușă dublă, fiecare jumătate de intrare trebuie să îndeplinească separat prezenta cerință.

Aceasta fiind situația de fapt, Consiliul stabilește că este necesară lămurirea sintagmei "*podea*" plecând de la definițiile din Regulamentul nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora (act normativ cu caracter tehnic a cărui aplicabilitate în cadrul prezentei proceduri de atribuire a fost specificată expres de autoritatea contractantă în caietul de sarcini).

Prin precizarea cerinței din caietul de sarcini *podea complet coborâtă* autoritatea contractantă a urmărit ca toată suprafața disponibilă pentru pasageri să fie la aceeași înălțime, fără a fi necesară escaladarea de trepte/neacceptarea de trepte în zona destinată pasagerilor.

De asemenea, având în vedere susținerile contestatoarei, se impune sublinierea faptului că cerința Caroseria microbuzelor electrice de 16+1 locuri va fi autoportantă de tip cheson și vor avea podeaua complet coborâtă. Nu vor fi admise trepte pe podeaua microbuzului, **nu** este formulată în sensul absenței treptelor la intrare sau la coborâre, **ci** doar pe podeaua microbuzului.

Dispozițiile legale nu sunt raportate la "podeaua microbuzului", ci la intrarea sau coborârea din autovehicul, iar existența lor la intrare sau la coborâre nu este interzisă de Regulamentul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite - CEE-ONU nr. 107/2010 cuprinzând Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora.

Față de alegațiile contestatoarei, autoritatea formulează apărări pe care Consiliul le apreciază credibile și concludente:

În cadrul procesului de evaluare, chiar referitor la această cerință, comisia a solicitat la doi dintre ofertanți, inclusiv contestatarii, următoarele:

- "clarificați îndeplinirea cerinței din documentația de atribuire potrivit căreia "Nu vor fi admise trepte pe podeaua microbuzului", Podeaua va fi continuă, fără trape de vizitare" având în vedere că, atât în imaginile prezentate, cât și din schițele transmise reiese că în partea din spate a microbuzului ofertat există trepte; după cum urmează:

1. prin adresa nr.11474/06.06.2025 - contestatoarei din prezenta cauză - S.C. ...S.A.;

în răspunsul transmis chiar de către contestatoare, nr.144 din 12 iunie 2025, S.C. ...S.A. a precizat:

Confirmam, așa cum declarat în propunerea noastră tehnică (paginile 30, 31) ca:

- Podeaua microbuzului electric este realizată în varianta complet coborâtă. Noi am oferit o variantă superioară cu podeaua complet coborâtă, foarte utilă în special în cazul vehiculelor pentru transportul elevilor sau copiilor deoarece facilitează accesul acestora în condiții de maximă siguranță.

- Podeaua este continuă fără trape de vizitare.

De asemenea confirmăm că nu există trepte pe podeaua vehiculului, așa cum am precizat în Propunerea noastră tehnică la pagina 12.

Atragem atenția Autorității contractante asupra faptului că evaluarea unui vehicul din punct de vedere al treptelor pe podea nu se poate face decât în conformitate strictă cu Regulamentul CEE-ONU nr. 107 - Prescripții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoria M2 și M3 cu privire la construcția lor generală.

Răspunsul a fost formulat de contestatoare fiind întemeiat pe dispozițiile Regulamentului Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite - CEE-ONU nr. 107/2010 cuprinzând Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora, act normativ ce definește la pct.7.7.7. noțiunea de Trepte (a se vedea anexa 4, figura 8).

Astfel, în continuarea prevederilor legale invocate de contestatoare s-a prevăzut în Regulamentul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite - CEE-ONU nr. 107/2010 cuprinzând Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora că

"7.7.7.1.1. Nicio trecere de la un culoar scufundat la o zonă de scaune nu se consideră treaptă. Cu toate acestea, distanța verticală dintre suprafața culoarului central și planșeul zonei cu scaune nu trebuie să depășească 350 mm.

1.1.1.2. Înălțimea unei trepte se măsoară în centrul lățimii sale de la muchia exterioară, pneurile și presiunea acestora fiind cele specificate de producător pentru sarcina maximă tehnic admisă (M).

1.1.1.3. Înălțimea primei trepte față de sol se măsoară cu vehiculul staționar pe sol, pe o suprafață orizontală, la greutatea sa proprie în stare de funcționare definită la punctul 2.18 din prezentul regulament și cu tipul de pneuri și presiunea în pneuri specificate de producător pentru sarcina maximă tehnic admisă (M) declarată conform punctului 2.19 din prezentul regulament.

7.7.7.4. În cazul în care există mai multe trepte, fiecare treaptă se poate întinde în zona de proiecție verticală a treptei următoare cu până la 100 mm, iar proiecția deasupra treptei de dedesubt trebuie să lase o suprafață liberă de cel puțin 200 mm (a se vedea anexa 4, figura 8), căptușeala metalică a marginii treptei fiind proiectată astfel încât să reducă la

minimum riscul de alunecare. Toate marginile treptelor trebuie să fie colorate în contrast cu culorile din imediata apropiere.

7.7.7.5. Lățimea și forma fiecărei trepte trebuie să fie astfel încât un dreptunghi, precum cel indicat în tabelul prezentat în continuare să poată fi suprapus pe treapta respectivă și dreptunghiul să nu depășească treapta cu mai mult de 5% din suprafața sa. La o ușă dublă, fiecare jumătate de intrare trebuie să îndeplinească separat prezenta cerință."

Dispozițiile legale nu sunt raportate la "podeaua microbuzului", ci la intrarea sau coborârea din autovehicul, în acest sens urmează să aveți în vedere și prevederile Anexei nr.8 din actul normativ invocat, referitoare la Cerințele aplicabile dispozitivelor tehnice care facilitează accesul pasagerilor cu mobilitate redusă, potrivit cărora:

"3.1. Treptele

Înălțimea de la sol a primei trepte la cel puțin una dintre ușile serviciu trebuie să fie de maximum 250 mm pentru vehiculele din clasa I și A și de maximum 320 mm pentru vehiculele din clasa II, III și B. În cazul în care numai una dintre ușile de serviciu îndeplinește această cerință, nu trebuie să existe un obstacol sau un indicator care să împiedice utilizarea ușii respective atât ca intrare, cât și ca ieșire.

Ca posibilă alternativă pentru vehiculele din clasele I și A, înălțimea primei trepte de la sol trebuie să fie de maximum 270 mm la ușile cu dublă deschidere, una de intrare și alta de ieșire.

Se poate monta un sistem de coborâre a vehiculului și/sau o treaptă retractabilă.

Înălțimea altor trepte într-un punct de acces la ușa (ușile) susmenționate (susmenționate) și într-un culoar central trebuie să fie de maximum 200 mm pentru vehiculele din clasa I și A și de 250 mm pentru vehiculele din clasa II, III și B.

Trecerea de la un culoar central scufundat la o zonă de ședere nu este considerată treaptă."

(...)

Astfel, afirmația S.C. ...S.A. că există trepte la intrarea în autovehicul nu are nicio legătură cu cerința din Caietul de sarcini ca acestea să nu existe pe podeaua destinată pasagerilor, iar existența lor la intrare sau la coborâre nu este interzisă de Regulamentului Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite - CEE-ONU nr. 107/2010 cuprinzând Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora.

Subliniem încă o dată că, potrivit Regulamentului Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite - CEE-ONU nr. 107/2010 cuprinzând Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora, "Nicio trecere de la un culoar scufundat la o zonă de scaune nu se consideră treaptă. Cu toate acestea, distanța verticală dintre suprafața culoarului central și planșeul zonei cu scaune nu trebuie să depășească 350 mm".

Mai mult, precizăm că, comisia de evaluare a solicitat clarificări contestatarei, deoarece din documentația transmisă, inclusiv din schițele anexate la aceasta, în zona destinată pasagerilor, spate, se observau diferențe de nivel, pe care comisia de evaluare le-a considerat inițial trepte, (conform poza)

(...)

Dat fiind răspunsul contestatarei, coroborat cu analiza de către comisia de evaluare a Regulamentului Comisiei Economice nr.107/2010, răspunsul acesteia a fost considerat concludent.

Astfel, dacă în cazul ofertelor cărora li s-au solicitat clarificări în ceea ce privește neacceptarea de trepte în zona destinată pasagerilor, conform cerințelor din documentația de atribuire, comisia s-a lămurit și a considerat răspunsul concludent, ar fi fost absurd ca ofertele celorlalți doi ofertanți, care respectau cerințele menționate, să fie declarate neconforme pentru existența unor trepte care sunt destinate accesului, respectiv, urcării și coborârii în autovehicul, nu se regăsesc în zona destinată pasagerilor, în interior la nivelul podelei podelei.

A se observa schitele:

(...)

În mod similar, deopotrivă de valide sunt și apărările aduse de societatea câștigătoare intervenientă:

Reglementarea aplicabilă, stabilită în documentație, este Regulamentul nr. 107 CEE-

ONU - «Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora»".

Potrivit definițiilor din Regulamentul nr. 107 CEE-ONU, „planșeu” și „pasaj de acces” sunt noțiuni distincte:

(...)

12. Din coroborarea acestor texte rezultă că interdicția din Caietul de Sarcini privește diferențele de nivel în planul podelei compartimentului pasagerilor („trepte pe podea”), nu și pragul/treapta de acces din pasajul ușii, anterior planeității podelei.

13. Această interpretare este confirmată și de cerința ca microbuzul „să fie cu podea coborâtă în zona suprafeței pentru acces pasageri și să asigure accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă”, ceea ce presupune o podea plană după zona de acces.

14. Prin urmare, interdicția din pct. 3.3.1.1 lit. D) din Caietul de Sarcini („Nu vor fi admise trepte pe podeaua microbuzului”) se referă la absența diferențelor de nivel în planul podelei (planșeului) din compartimentul pasagerilor. Ea nu vizează treapta/pragul de acces la ușa de serviciu — element care este reglementat și permis de Regulamentul 107 CEE-ONU, cu cote maxime clare, parte a „pasajului de acces”, nu a „podelei”.

Din economia dispozițiilor anterior redacte Consiliul achiesează la susținerile achizitoarei și ale autoarei intervenției, potrivit cărora interdicția din caietul de sarcini privește diferențele de nivel în planul podelei compartimentului pasagerilor („trepte pe podea”), nu și *pragul/treapta de acces* din pasajul ușii, anterior planeității podelei.

În stabilirea aceste finalități se are în vedere faptul că această interpretare este confirmată și de cerința precizată la pct. 3.3.1.2 **Specificații tehnice și cerințe funcționale extinse**, respectiv:

- microbuzele electrice de 16+1 locuri **vor avea podea coborâtă pe toată suprafața disponibilă, pentru a se permite urcarea și coborârea cu ușurință a elevilor în punctele de îmbarcare și debarcare stabilite de beneficiar**, precum și o platformă pentru a facilita accesul persoanelor cu mobilitate redusă sau cu handicap fizic/persoanelor cu dizabilități;

(...) **iar microbuzul electric să fie cu podea coborâtă în zona suprafeței pentru acces pasageri și să asigure accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă (pentru accesul cărucioarelor rulante).**

- **Podeaua microbuzului electric va fi realizată în varianta coborâtă**, ceea ce presupune o podea plană după zona de acces.

Având în vedere că cerința caietului de sarcini are ca obiect *podeaua* microbuzelor, relevantă în speță este definiția noțiunii de „planșeu” (podea) din Regulamentul nr. 107 CEE-ONU, după cum urmează: „2.14.1. „planșeu” înseamnă acea parte a caroseriei a cărei suprafață superioară susține pasagerii care călătoresc în picioare, picioarele pasagerilor care sunt așezați pe scaune, conducătorul auto și orice membru al personalului de bord și care poate susține suporturile scaunelor”.

Așadar în raport de cele mai sus reținute rezultă că interdicția de la pct. 3.3.1.1 lit. D) din caietul de Sarcini Nu vor fi admise trepte pe podeaua microbuzului se referă la absența diferențelor de nivel în planul podelei (planșeului) din compartimentul pasagerilor, și nu vizează treapta/pragul de acces la ușa de serviciu — element care este reglementat și permis de Regulamentul 107 CEE-ONU, cu cote maxime clare, parte a „pasajului de acces”, nu a „podelei”.

Din examinarea ofertei depusă de ...SRL se constată că cerința reclamată este îndeplinită, planșeul compartimentului pasagerilor este coborât și continuu, fără trepte „pe podea”, aspect menționat în mod expres în propunerea tehnică depusă: Nu vor fi construite trepte pe podeaua microbuzului (pag. 13 din propunerea tehnică). Singurul element în treaptă este treapta de acces de la ușă pe podeaua dreapă a microbuzului, conform cu prevederile Regulamentului 107 CEE-ONU, situație care nu contravine specificațiilor tehnice din caietul de sarcini

Coroborând cerința din Caietul de Sarcini cu definițiile și reglementările tehnice din Regulamentul 107 CEE-ONU (norma de referință indicată chiar de Autoritatea contractantă) și cu configurația tehnică asumată de ... (podea coborâtă, continuă; treaptă de acces conformă), rezultă că oferta ... este conformă cerinței „fără trepte pe podea”, criticile contestatoarei fiind nefondate.

Cu titlu jurisprudențial este de amintit *Decizia nr. 1579/C2/1469 din 10.06.2024*.

Contrar celor susținute de contestatoare:

Alăturată interdicției privind existența oricăror trepte pe podeaua microbuzelor, noțiunea de podea complet coborâtă nu poate fi disociată de cea de „pasaj de acces” și exclude existența treptelor la intrarea în microbuz (altfel spus, exact în pasajul de acces).

(..)

Intervenienta ... chiar admite că oferta sa propune vehicule care conțin un element în treaptă, respectiv treapta de acces de la ușă, dar consideră că cerințele autorității contractante s-ar referi la absența diferențelor de nivel în planul podelei din compartimentul pasagerilor.

O astfel distincție între compartimentul pasagerilor și podeaua microbuzului nu este realizată de către autoritatea contractantă în cuprinsul caietului de sarcini fiind menționat doar că nu vor fi admise trepte pe podeaua microbuzului, adică pe întreaga suprafață care susține pasagerii (inclusiv pasajul de acces). Ea este efectuată artificial de către intervenientă, cu încălcarea adagiului *ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus*.

așa cum s-a arătat anterior interdicția de la pct. 3.3.1.1 lit. D) din caietul de Sarcini Nu vor fi admise trepte pe podeaua microbuzului se referă la absența diferențelor de nivel în planul podelei (planșeului) din compartimentul pasagerilor, și nu vizează treapta/pragul de acces la ușa de serviciu — element care este reglementat și permis de Regulamentul 107 CEE-ONU, cu cote maxime clare, parte a „pasajului de acces”, nu a „podelei”. Interdicția din caietul de sarcini privește diferențele de nivel în planul podelei compartimentului pasagerilor („trepte pe podea”), nu și pragul/treapta de acces din pasajul ușii, anterior planeității podelei.

Aprecierile contestatoarei vizavi de modul de înțelegere întindere/interpretare a conținutului și a modului de îndeplinire a cerinței în discuție nu pot fi primite de Consiliu în soluționare atâta vreme cât la acest moment al procedurii, respectiv etapa de comunicare a rezultatului procedurii, acest aspect nu poate fi analizat de Consiliu, inclusiv sub pretinsa legalitate a respectivei cerințe în interpretarea achizitoarei, ofertantii luând la cunoștință despre cerința în discuție încă de la data publicării documentației de atribuire, respectiv la 18.02.2025.

Stabilind că cerințele nu trebuie să depindă de modul în care sunt înțelese la un moment dat de către o societate ofertantă, dincolo de exprimarea din documentația de atribuire, Consiliul nu va reține modul de abordare propus de contestatoare în stabilirea modului de îndeplinire a cerinței criticate.

În considerarea celor antemenționate sunt relevante susținerile autoarei intervenției care a răspuns la acuzațiile aduse, formulând apărări punctuale pe care Consiliul le apreciază credibile și concludente:

1. Contestatoarea ...invocă pretinsa neconformitate a tuturor celorlalte oferte depuse în cadrul procedurii de atribuire, pe baza unei interpretări proprii și eronate a cerinței Caietului de Sarcini referitoare la podeaua microbuzelor oferite, afirmând că "niciunul dintre ceilalți trei ofertanți nu au prezentat microbuze care să respecte configurația solicitată de către autoritatea contractantă".

2. Interdicția Caietului de Sarcini conform căreia "Nu vor fi admise trepte pe podeaua microbuzului" vizează, după cum este menționat în cadrul cerinței, podeaua autovehiculului, căreia îi corespunde definiția noțiunii de "planșeu" din Regulamentul nr. 107 CEE-ONU.

3. Faptul că noțiunea de "podea" este echivalentul noțiunii de "planșeu" din Regulamentul nr. 107 CEE-ONU rezultă inclusiv din prevederile Ghidului solicitantului, care la pct. 1.6. Cerințe generale din Anexa nr. 12 prevede că "Microbuzele electrice de 16+1 locuri (lotul nr.1), respectiv 8+1 locuri (lotul nr.2) vor fi structurate cu o singură secțiune (nearticulat și fără etaj), într-o construcție cu podeaua/planșeul coborât/ă".

(...).

8. Definiția "pasajului de acces" de care se prevalează contestatoarea ...în cadrul tezei sale nu infirmă conformitatea ofertei subscrisei și nu este de natură să dea un alt înțeles cerinței exprese a Caietului de Sarcini, având în vedere că potrivit definițiilor din Regulamentul nr. 107 CEE-ONU podeaua ("planșeul") reprezintă un element distinct față de "pasajul de acces", astfel încât cerința privind podeaua (planșeul) microbuzelor nu poate fi interpretată în mod extensiv și subiectiv conform opiniei contestatoarei.

9. Față de afirmația conform căreia "o astfel de distincție între compartimentul pasagerilor și podeaua microbuzului nu este realizată de către autoritatea contractantă", subliniem faptul că însăși contestatoarea este cea care avansează o teză artificială în susținerea pretenției neconformități a tuturor celorlalte oferte, în condițiile în care distincția dintre planșeul (podeaua) microbuzului și pasajul de acces al călătorilor, la care face trimitere ... Truck & Bus, rezultă chiar din prevederile Regulamentului nr. 107 CEE-ONU.

10. Teza conform căreia cerința Caietului de Sarcini ar viza inclusiv "pasajul de acces" este strict interpretarea nefondată a contestatoarei, aceasta fiind infirmată de definiția Regulamentului nr. 107 CEE-ONU privind noțiunea de "planșeu" (podea).

11. Propria interpretare a contestatoarei privind cerințele Autorității Contractante nu poate constitui o critică validă prin raportare la cerința în discuție, care vizează "podeaua" microbuzelor, în accepțiunea Regulamentului nr. 107 CEE-ONU.

Contrar celor susținute de contestatoare cu ocazia concluziilor scrise formulate, o astfel de interpretare nu va fi reținută de Consiliu în soluționare, atâta vreme cât interdicția caietului de sarcini conform căreia Nu vor fi admise trepte pe podeaua microbuzului vizează planșeul autovehiculului, respectiv privește diferențele de nivel în planul podelei compartimentului pasagerilor (nefiind admise „trepte pe podea”), nu și pragul/treapta de acces din pasajul ușii, anterior planeității podelei (planșeului), această interpretare este confirmată și de cerința ca microbuzul să fie cu podea coborâtă în zona suprafeței pentru acces pasageri și să asigure accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă, ceea ce presupune o podea plană după zona de acces.

Față de cele expuse se constată caracterul nefondat al susținerilor contestatoarei. Considerentele anterior reținute vizavi de modalitatea de interpretare a cerinței reclamate rămân incidente și în cazul ofertantelor ... SRL și ...SRL. Mai mult, în cazul ofertantei ...SRL, contestatoarea nu mai justifică un interes, ofertanta ...SRL este respinsă, Consiliul stabilind temeinicia soluției adoptată de achizitoare.

Referitor la susținerile contestatoarei din cuprinsul concluziilor scrise potrivit cărora ofertantului declarat câștigător i s-a permis să își completeze oferta cu documentul doveditor al testării E-SORT 2, cu toate că el trebuia să se afle deja la dosarul achiziției publice, fiind unul dintre înscrisurile obligatorii solicitate de către autoritatea contractantă sub sancțiunea excluderii, se constată netemeinicia acestora.

Așa cum a fost anterior reținut cu ocazia soluționării contestației ...SRL Raportul de testare nr. ..., se regăsește la pag. 199 - 203 din propunerea tehnică depusă inițial, iar înscrisurile depuse ulterior urmare a solicitării de clarificare adresate de membrii comisiei de evaluare, sunt în legătură cu înscrisul inițial depus, fiind aplicabile dispozițiile art. 135 alin. (3) din HG nr. 395/2016

Mai mult se are în vedere că înscrisurile sunt anterioare datei ofertării și/ori se referă la activități desfășurate anterior datei ofertării (stări factuale consumate anterior acesteia).

Relevantă, în acest sens, este și Hotărârea Curții Europene de Justiție din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, potrivit căreia autoritatea poate să solicite unui candidat, după expirarea termenului acordat pentru depunerea candidaturilor, comunicarea de documente care descriu situația acestuia, precum bilanțul, a căror existență înainte de expirarea termenului stabilit pentru depunerea candidaturii poate fi verificată în mod obiectiv, în măsura în care documentația de atribuire nu a impus în mod explicit comunicarea lor sub sancțiunea excluderii candidaturii.

Recapitulând ansamblul considerentelor anterior expuse Consiliul nu poate reține încălcarea vreunor obligații legale în ceea ce privește modul de evaluare, de către comisia de evaluare, a ofertei prezentate de ...SRL, motiv pentru care respinge, ca nefondate, criticile formulate de autoarea contestației în acest sens și va menține rezultatul procedurii stabilit prin *Raportul procedurii nr. 15785/01.08.2025*.

Analiza actului atacat al autorității contractante, din punctul de vedere al legalității și temeiniciei, s-a efectuat prin prisma motivelor invocate de societatea contestatoare, în acord cu principiul disponibilității care guvernează și procedura administrativ-jurisdicțională în fața Consiliului [art. 26 alin. (2) partea introductivă din legea remediilor și art. 9 alin. (2) C. proc. civ. - obiectul și limitele procesului sunt stabilite prin cererile și apărările părților]. Cu privire la aspectele care nu au format obiectul contestației, răspunderea juridică pentru declararea câștigătoare a unei anumite oferte revine autorității contractante, ținută de lege să verifice și să stabilească modul de îndeplinire de către

oferant/ofertă a tuturor cerințelor de calificare și specificațiilor tehnice stabilite în documentația de atribuire.

Art. 1 alin. (4) din normele aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 395/2016 statuează că autoritatea contractantă este responsabilă pentru modul de atribuire a contractului de achiziție publică/acordului-cadru, cu respectarea tuturor dispozițiilor legale aplicabile, deci și a regulilor de elaborare a proceselor-verbale și a rapoartelor comisiei de evaluare, inclusiv în ceea ce privește concluziile verificărilor de ordin tehnic/financiar.

În consecință, pentru toate considerentele anterioare, în baza art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, privind remediile și căile de atac, Consiliul respinge, ca nefondată contestația formulată de ...SA, în contradictoriu cu

Față de cele reținute cu prilejul examinării contestației formulată de ...SA, pe cale de consecință, Consiliul apreciază ca fiind întemeiată cererea de intervenție depusă de ...SRL, motiv pentru care o va admite.

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

CONSILIUL DECIDE:

În temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, pentru considerentele evocate în motivarea prezentei, respinge, ca nefondată, contestația formulată de ...SRL, în contradictoriu cu

În conformitate cu art. 64 Cod procedura civilă, încuviințează în principiu cererea de intervenție formulată de ...SRL și o admite (Dosar nr. .../2025).

Respinge solicitarea contestatoarei ...SRL de obligare a autorității contractante la plata cheltuielilor ocazionate de judecarea contestației ca nefondată.

În temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016 pentru considerentele evocate în motivarea prezentei, respinge, ca nefondată, contestația formulată de ...SA, în contradictoriu cu

În conformitate cu art. 64 Cod procedura civilă, încuviințează în principiu cererea de intervenție formulată de ...SRL și o admite (Dosar nr. .../2025).

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

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare pentru părțile cauzei, respectiv de la data luării

la cunoștință de către alte persoane vătămate, în temeiul art. 29 din Legea nr. 101/2016.

PREȘEDINTE,

MEMBRU,

MEMBRU,

Redactată în 6 exemplare originale, conține 46 pagini.