



**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, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul adoptă următoarea**

**DECIZIE**  
**Nr. 2614/C11/2786**  
**Data: 23.11.2021**

Prin contestația nr. 120918/25.10.2021, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 55898/26.10.2021, formulată de ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL, cu sediul în Ciolpani, șos. București – Ploiești nr. 110, județul Ilfov, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. J23/1349/2006, având cod fiscal RO13610337, reprezentată legal de dl. Aykol Huseyin Ulvi, și convențional de către „MUSAT & ASOCIAȚII” SPARL, cu sediul în București, bd. Aviatorilor nr. 43, sector 1, împotriva raportului procedurii nr. 13411 din data de 14.10.2021, emis de ORAȘUL BUMBEȘTI - JIU, cu sediul în Bumbeshi -Jiu, str. Parângului nr. 101, județul Gorj, în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de licitație deschisă, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică de furnizare, având ca obiect „Furnizarea autobuze electrice”, anunț de participare nr. CN 1031131/21.05.2021, s-a solicitat Consiliului:

- anularea raportului procedurii nr. 13411/14.10.2021 privind comunicarea rezultatului evaluării propunerilor ofertanților în privința declarării ofertei NEW KOPEL CAR IMPORT SRL drept admisibilă și ofertei BMC TRUCK & BUS SA drept ofertă admisibilă și câștigătoare;

- declararea ca neconforme și inadmisibile a ofertelor depuse de BMC și NEW KOPEL;

- anularea tuturor actelor procedurii anterioare raportului procedurii nr. 13411/14.10.2021, ce fundamentează adoptarea măsurilor din raportul procedurii nr. 13411/14.10.2021, precum și a tuturor actelor concomitente și/sau subsecvente raportului procedurii nr. 13411/14.10.2021 și a celor conexe transmiterii acestuia de către autoritatea contractantă;

- anularea întregii proceduri în condițiile incidenței prevederilor art. 212 din Legea nr. 98/2016.



Prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. 58216/08.11.2021, BMC TRUCK & BUS SA, cu sediul în comuna Ciorogârla, sat Ciorogârla, șoseaua București nr. 24, județul Ilfov, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. J23/190/2002, având CUI RO 14442959, reprezentată legal prin Sinan Kilic, cu sediul ales în vederea comunicării actelor de procedură la SCA ȚUCA ZBÂRCEA & ASOCIAȚII în București, șos. Nicolae Titulescu nr. 4-8, America House, Aripa de Vest, etaj 8, sector 1, formulează cerere de intervenție voluntară, solicitând:

- încuviințarea în principiu a cererii de intervenție ca cerere de intervenție accesorie, în sprijinul autorității contractante,
- respingerea contestației pe cale de excepție ca lipsită de interes și în ceea ce privește capătul de cerere nr. 2 ca inadmisibilă și pe fondul cauzei ca nefondată,
- plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul demers procedural.

Contestația și cererile de intervenție vor fi soluționate împreună cu având în vedere dispozițiile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, precum și prevederile art. 61 și următoarele din Codul de procedură civilă.

#### 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 ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL solicită cele menționate în partea introductivă a deciziei.

În partea introductivă a contestației, ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL a prezentat un scurt istoric al derulării procedurii de atribuire.

În susținere, ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL menționează nelegalitatea și netemeinicia evaluării efectuate de autoritatea contractantă în raport de neconformitatea ofertelor depuse de BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL CAR IMPORT SRL.

Referitor la neconformitatea ofertelor depuse de BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, sub aspectul lipsei unor documentații de omologare conforme care să ateste, la data ofertei, îndeplinirea tuturor cerințelor tehnice minime, contestatoarea aduce următoarele argumente în raport cu cerințele caietului de sarcini:

Potrivit cerințelor caietului de sarcini (anexa nr. 2) au fost solicitate expres următoarele: *„Autobuzele electrice ofertate trebuie să dețină omologările acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3 clasa I [...], iar ofertantul trebuia să prezinte copiile cu semnătura electronică extinsă ale documentației de omologare a autobuzelor electrice din care să rezulte că: autovehiculele ofertate sunt omologate cu certificat de omologare națională de tip pentru autovehiculele fabricate în serii mici emis de RAR sau autovehiculele*



*ofertate au certificat de omologare de tip CE emis de autoritățile competente”.*

În raport de această cerință, la momentul ofertării, autobuzele ofertate de fiecare ofertant trebuiau să dețină certificat de omologare cu certificate de omologare de tip.

Niciun ofertant nu a îndeplinit prin ofertele depuse cerința minimă din caietul de sarcini privind limitatorul de viteză la valoare de 100 km/oră, însă BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL CAR IMPORT SRL au găsit de cuviință să admită în ofertele tehnice depuse de acestea că ei îndeplinesc această cerință, pentru a nu fi descalificate de către autoritatea contractantă, care a fost inflexibilă la toate solicitările și nu a vrut să admită că această cerință nu poate fi satisfăcută de niciun vehicul aflat în vânzare pe piața mondială.

Corelând această cerință cu cerințele de la sub-sectiunea 3.4.1. produse solicitate din caietul de sarcini, la data ofertării, certificatele de omologare depuse de ofertanți trebuie să ateste omologarea corespunzătoare a autobuzelor electrice cu referire la toate cerințele tehnice minimale descrise expres la această sub-sectiunea 3.4.1. din caietul de Sarcini, inclusiv privind limitatorul de viteză la valoarea de 100 km/oră.

Raportat atât la faptul că cei trei operatori economici (deveniți și ofertanți) s-au solicitat clarificări cu privire la scăderea valorii limitatorului de viteză de la 100 km/oră la 70 km/h, iar BMC TRUCK & BUS SA a contestat limitarea de viteză în sensul scăderii ei de la 100 km/ora la 70 km/h, cât și la faptul că în toate celelalte proceduri în care societatea contestatoare și cei doi ofertanți sunt competitori, ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL nu cunoaște ca aceștia să dețină omologări ale autobuzelor electrice ofertate depășind valoarea de 70-80 km/h ale limitatorului de viteză.

Astfel, raportat la alte proceduri de atribuire în care toți cei trei ofertanți au participat anterior și/sau în paralel cu prezenta procedură, cunoscând părți din ofertele depuse cu privire la produse similare, contestatoarea menționează că este imposibil ca BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL CAR IMPORT SRL să fi prezentat în ofertele depuse în prezenta procedură, documentații de omologare de tip (naționale sau UE) care să prevadă omologarea limitatorului de viteză la valoarea de 100 km/oră, depunând în acest sens înscrisuri.

Autoarea contestației solicită Consiliului să evalueze la rândul său ofertele depuse de BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL CAR IMPORT SRL în sensul verificării dacă, la data ofertării, aceștia au depus certificatele de omologare de tip/certificatele de conformitate care să prevadă expres limitatorul de viteză la valoarea de 100 km/oră. În caz contrar, dacă documentațiile de omologare depuse odată cu ofertele celor doi operatori economici nu prevăd omologarea limitatorului de viteză la valoarea de 100 km/oră, solicită constatarea că ofertele depuse de BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL CAR IMPORT SRL sunt neconforme și, în consecință, inadmisibile.



Menționând următoarea cerință din caietul de sarcini: „dacă autobuzele electrice sunt omologate de autoritățile competente din UE, înregistrarea națională de tip la Registrul Auto Român (RAR) se va efectua de către ofertantul declarat câștigător, în termen de maxim 60 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala și răspunderea sa. (...)”, societatea contestatoare susține că pentru evitarea oricărui dubiu, în raport de momentul îndeplinirii cerinței, se observă că, doar înregistrarea națională de tip la R.A.R. se efectuează de către ofertantul declarat câștigător (într-un termen limitat), însă omologarea de tip a autobuzelor electrice, cu indicarea tuturor cerințelor minime solicitate de documentația de atribuire, așa cum s-a indicat mai sus trebuie să fie confirmată de documentația de atribuire la data depunerii ofertei.

În acest sens ne existând niciun dubiu asupra documentelor care trebuie depuse în prezenta procedură, a momentelor în timp și a calității operatorilor economici, și anume:

Ofertantul trebuie să depună, la data ofertării, documentația de omologare, care trebuie să prevadă omologarea corespunzătoare a autobuzelor electrice în raport de toate cerințele tehnice minime (inclusiv limitatorul de viteză la valoarea de 100 km/oră); iar

Ofertantul declarat câștigător, care deține o omologare a unei autorități competente din UE, trebuie să procedeze, suplimentar, la înregistrarea națională de tip la RAR a acelor autobuze electrice, în termen de 60 zile de la semnarea contractului; deci, ulterior ofertării, dar, în toate cazurile, anterior livrării.

Referitor la neconformitatea ofertelor depuse de BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL CAR IMPORT SRL sub aspectul depunerii unor documente neadecvate și insuficiente în raport de cerințele exprese ale caietului de sarcini, societatea contestatoare menționează următoarele aspecte:

În măsura în care autoritatea contractantă a acceptat depunerea unor documentații de omologare care nu au confirmat îndeplinirea, la data ofertării, a tuturor cerințelor tehnice minime, acceptând orice alte alternative, solicită Consiliului să constate că o atare evaluare a autorității contractante este neconformă în raport de cerințele exprese ale documentației de atribuire din prezenta procedură.

Documentația de atribuire s-a definitivat asupra caracterului său obligatoriu prin răspunsul consolidat, toate cerințele devenind obligatorii pentru participanții la procedură prin necontestare, respectiv, în cazul celor contestate, urmare a deciziilor CNSC/instanței, în cazul de față, urmare a deciziei CNSC nr. 1551/C4/1604/16.07.2021.

Depunerea de către ofertanții BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL CAR IMPORT SRL a oricăror alte documente, precum declarații pe proprie răspundere sau a unor angajamente sunt nelegale, insuficiente și nu pot suplini neîndeplinirea unei cerințe clare și exprese a caietului de sarcini. Mai mult, acceptarea de către autoritatea contractantă a unei astfel de declarații din partea ofertanților BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, respectiv a asumării îndeplinirii cerințelor de omologare la o



dată ulterioară celei a ofertării, în lipsa unei modificări exprese și transparente a cerințelor caietului de sarcini și în raport de toți participanții interesați de prezenta procedură este nelegală, reprezentând o încălcare gravă a legislației și principiilor care guvernează achizițiile publice.

Menționând din jurisprudența Curții de Apel Alba Iulia și Curtea de Justiție a Uniunii Europene, contestatoarea susține că autoritatea contractantă trebuia să prevadă expres, clar și transparent posibilitatea depunerii de către ofertanți a unor declarații pe propria răspundere, în lipsa unor documente de omologare conforme și complete.

În acest sens, societatea contestatoare menționează exemple din proceduri similare.

Contestatoarea menționează că, autoritatea contractantă nu a permis prin caietul de sarcini și nici nu a clasificat posibilitatea unei alternative în ofertare la nici un moment anterior depunerii ofertei și/sau prin răspunsul consolidat, astfel încât, evaluarea ofertelor BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL CAR IMPORT SRL prin prisma acceptării la data depunerii ofertelor a unor declarații pe proprie răspundere fiind nelegală și încalcă principiile transparenței și egalității de tratamente.

În acest sens contestatoarea redă din jurisprudența Consiliului și solicită obligarea autorității contractante la anularea raportului procedurii nr. 13411/14.10.2021 și la reevaluarea ofertelor depuse de BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL CAR IMPORT SRL în sensul declarării acestora ca inadmisibile.

Cu privire la comportamentul discreționar al autorității contractante în evaluarea ofertelor depuse în prezenta procedură, cu încălcarea principiului privind tratamentul egal și nediscriminatoriu, al proporționalității și al transparenței, societatea contestatoare susține că trebuia respectat art. 2 alin. (1) din Legea nr. 98/2016.

Contestatoarea consideră că principiile menționate anterior au fost încălcate, întrucât a apreciat drept admisibilă oferta depusă de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL și oferta depusă de BMC TRUCK & BUS SA drept câștigătoare, iar în ceea ce privește oferta sa a fost respinsă ca neconformă *„întrucât valorile pentru limitatorul de viteză ofertat sunt inferioare celor solicitate prin caietul de sarcini, nesatisfăcând în mod corespunzător cerințele acestuia”*.

În susținere, autoarea contestației învederează faptul că a indicat că toți ofertanții au contestat prin solicitările de clarificări, cerința din caietul de sarcini în privința limitatorului de viteză la valoarea de 100 km/oră, iar BMC TRUCK & BUS SA a și contestat această cerință, respectiv răspunsul consolidat. Totodată, ofertele nu conțin documente justificative care să ateste îndeplinirea în mod corespunzător a cerinței tehnice minime în privința limitatorului de viteză, astfel cum a fost impusă de autoritatea contractantă, respectiv: prezentarea unor certificate de omologare care confirmă produsul ofertat cu confirmarea expresă a tuturor cerințelor tehnice minime, iar nu doar declarații pe propria răspundere care să dovedească o simplă posibilitate de obținere a acestora la o dată ulterioară ofertării.



În cuprinsul documentației de atribuire ar fi trebuit să fie indicată expres o alternativă, din care să reiasă în mod neechivoc că ofertanților li se permite depunerea și a unor declarații pe proprie răspundere sau angajamente, ceea ce nu este situația în cazul de față.

În măsura în care autoritatea contractantă a interpretat în mod nelegal documentația de atribuire, modificând practic, în mod extensiv, propriile solicitări și acceptând depunerea inclusiv a unei declarații pe proprie răspundere, o astfel de conduită reprezintă un aspect de natură să defavorizeze drepturile și interesele contestatoarei și să favorizeze ceilalți doi ofertanții din procedură.

În susținerea celor de mai sus, petenta redă din jurisprudența constantă a Curții Europene de Justiție.

Totodată, contestatoarea subliniază faptul că, în raport de data depunerii contestației 28.06.2021, care a fost și data depunerii ofertei, reiese cu atât mai evident că oferta depusă de BMC TRUCK & BUS SA la data respectivă nu îndeplinea în mod corespunzător această cerință - respectiv, cel mai probabil, BMC TRUCK & BUS SA și-a asumat posibilitatea îndeplinirii cerinței la o dată ulterioară, prin declarație, iar, documentația de omologare depusă de aceasta odată cu oferta confirma un limitator de viteză la o valoare inferioară, iar nu la valoarea de 100 km/oră.

Astfel, devine inexplicabil cum oferta sa a devenit câștigătoare cu punctaj maxim în lipsa documentelor de omologare, la data ofertării, care să ateste în concret îndeplinirea cerinței tehnice privind limitatorul de viteză la valoarea de 100 km/oră, sens în care contestatoarea apreciază ca fiind vădit subiectivă conduita comisiei de evaluare a autorității contractante, care nu a efectuat o evaluare tehnică obiectivă, de natură a asigura echilibrul și tratamentul egal tuturor ofertelor depuse în procedură.

Respectarea principiului tratamentului egal presupune ca, oricând pe parcursul procedurii de atribuire, să se stabilească și să se aplice reguli, cerințe, criterii identice pentru toți operatorii economici, astfel încât aceștia să beneficieze de șanse egale de a deveni contractanți.

Redând prevederile art. 212 alin. (1) lit. a) și lit. c), societatea contestatoare consideră că se impune anularea procedurii de atribuire nefiind depuse în procedură oferte admisibile, considerând că autoritatea contractantă a procedat la evaluarea ofertelor tehnice ale tuturor ofertanților, cu încălcarea prevederilor art. 154 din Legea nr. 98/2016.

În drept, au fost invocate prevederile Legii nr. 101/2016, Legii nr. 98/2016, HG nr. 395/2016.

În probațiune, au fost depuse înscrisuri.

Prin punctul de vedere nr. 14036/29.10.2021, înregistrat la Consiliu sub nr. 56804 din 29.10.2021, ORAȘUL BUMBEȘTI - JIU a solicitat respingerea contestației depusă de ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL ca fiind netemeinică și nefondată.

Autoritatea contractantă subliniază faptul că, în caietul de sarcini, la punctul „B. Caracteristici interioare”, a solicitat: „Limitator viteză - 100 km/oră”.



Această cerință a făcut obiectul unei contestații înaintată de către un operator economic împotriva documentației de atribuire, iar CNSC prin decizia nr. 1551/C4/1604 din data de 16.07.2021 a respins contestația formulată ca nefondată și a considerat această cerință întemeiată.

Având în vedere, că cerința cu privire la „Limitator viteză - 100 km/oră” a rămas o condiție obligatorie, toți ofertanții erau obligați să ofere produse conforme cu respectarea acestei cerințe.

Singurul ofertant care nu a oferit produsul conform cerințelor caietului de sarcini cu referire la cerința limitator de viteză - 100 km /oră a fost ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL.

Societatea ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL a precizat în oferta sa tehnică că viteza maximă a autobuzului oferit este 82 km/h, net inferioară față de cea ce s-a solicitat (100 km/h).

Prin adresa nr. 11347/26.08.2021, autoritatea contractantă a solicitat clarificări societății ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL, în sensul să clarifice neconcordanța dintre valorile din oferta tehnică și cele cerute prin caietul de sarcini.

Contestatoarea, prin răspunsul său la solicitarea de clarificări, a confirmat că autobuzul oferit poate să dezvolte o putere de maxim 82 km/h.

Astfel, având în vedere că valoare oferită, 82 km/h, a fost net inferioară față de valoarea solicitată în caietul de sarcini (100 km/h), autoritatea contractantă a declarat în mod corect oferta ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL neconformă.

Autoritatea contractantă precizează că ofertantul declarat câștigător BMC TRUCK & BUS SA dar și societatea NEW KOPEL CAR IMPORT SRL au confirmat prin răspunsul la clarificări că autobuzele sunt echipate cu limitator de viteză reglabil la 100 km/h. În schimb contestatoarea, a oferit un produs inferior și a confirmat prin răspunsul la solicitarea de clarificări, transmis în SEAP în data de 30.08.2021, că autobuzul oferit nu poate să dezvolte viteza maximă de 100 km/h astfel cum a fost solicitat în caietul de sarcini, ci o viteză inferioară, respectiv, de 82 km/h.

De asemenea, autoritatea contractantă consideră că, societatea contestatoare, în mod exagerat și eronat a pretins că în caietul de sarcini s-a solicitat prezentarea unui certificat de omologare care să cuprindă și să evidențieze îndeplinirea tuturor cerințelor din caietul de sarcini, întrucât niciunde în caietul de sarcini nu a fost solicitat ca limitatorul de viteză să fie evidențiat și dovedit prin certificatul de omologare.

Vehiculul oferit de BMC TRUCK & BUS SA astfel cum a fost declarat în oferta tehnică are un limitator viteză reglabil la 100 Km /oră.

Autoritatea contractantă, apreciază criticile formulate de ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL, prin contestație neîntemeiate și nefondate, întrucât autobuzul oferit de aceasta poate să dezvolte o putere de max. 82 km/h, net inferioară față de cea ce s-a solicitat prin caietul de sarcini (100 km/h), în timp ce autobuzele oferite de BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL CAR IMPORT SRL au confirmat prin răspunsul la clarificări și cu acte



provenind de la producător că autobuzele oferite de ei sunt echipate cu limitator de viteză reglabil la 100 km/h.

În probațiune, au fost depuse, în copie certificată, documentele dosarului achiziției publice.

Prin cererea de intervenție voluntară înregistrată la Consiliu cu nr. 58216/08.11.2021, BMC TRUCK & BUS SA a solicitat cele menționate în partea introductivă, prezentând contraargumente la cele reclamate pe calea contestației.

Ulterior argumentării cu privire la încuviințarea în principiu a cererii de intervenție, și a justificării interesului în formularea cererii de intervenție, societatea intervenientă subliniază lipsa de interes a contestatoarei în cauză, întrucât interesul său nu este determinat, legitim și nici născut și actual.

Caracterul determinat al interesului lipește prin prisma efectelor pe care le-ar produce o soluție de admitere a contestației și, în consecință, de anulare a raportului procedurii în ceea ce privește admisibilitatea ofertelor BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL CAR IMPORT SRL.

În această situație, contestatoarea nu ar avea niciun folos practic, întrucât criticile de nelegalitate formulate nu se referă la decizia autorității contractante asupra ofertei sale. În consecință, raportul procedurii a dobândit caracter definitiv sub aspectul respingerii ca inadmisibilă a ofertei ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL.

În acest sens sunt relevante considerentele Deciziei nr. 66/2018 pronunțată de către Înalta Curte de Casație și Justiție.

Astfel, societatea contestatoare nu mai are vreun interes în procedura de atribuire, neexistând niciun folos practic, material sau moral, pe care să îl obțină în urma unei eventuale admiteri a contestației sale.

Urmărirea unei soluții de anulare a procedurii de atribuire lipsește interesul de caracterul său legitim. Contestatoarea nu dorește afirmarea sau realizarea unui drept subiectiv recunoscut de lege sau, după caz, a unei situații juridice ocrotite de lege, demersul său având ca scop exclusiv înlăturarea ofertelor declarate admisibile și anularea, ca și consecință, a licitației, astfel încât să aibă posibilitatea ca, în ipoteza reluării acesteia, să își repare erorile și să depună o ofertă potențial admisibilă.

Interesul nu este nici născut și actual, întrucât, chiar și în ipoteza admiterii criticilor de nelegalitate ale contestatoarei, soluția de anulare a procedurii de atribuire este incompatibilă cu situația de fapt prezentă.

Având în vedere existența a două oferte declarate admisibile de către autoritatea contractantă, o eventuală soluție de anulare a procedurii de atribuire ar fi condiționată de eliminarea acestor oferte.

Pentru ca societatea contestatoare să justifice un interes actual în formularea contestației este necesară pronunțarea de către Consiliu a unei soluții de respingere a ofertelor BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL CAR IMPORT SRL ca inadmisibile.

Societatea intervenientă subliniază că, Consiliul nu poate dispune respingerea unor oferte ca inadmisibile, ci acest atribut revine doar



comisiei de evaluare din cadrul autorității contractante, în temeiul dispozițiilor art. 127 alin. (1) lit. j) și k) din anexa la HG nr. 395/2016.

BMC TRUCK & BUS SA solicită admiterea excepției lipsei de interes și respingerea în consecință a contestației depusă de ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL.

Referitor la capătul de cerere nr. 2 al contestației, respectiv „*declararea ca neconforme și, în consecință, ca inadmisibile a ofertelor depuse de BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL CAR IMPORT SRL*”, intervenienta consideră această cerere inadmisibilă prin raportare la dispozițiile art. 26 alin. (2)- (10<sup>1</sup>) din Legea nr. 101/2016, care reglementează soluțiile care pot fi adoptate de către CNSC. Printre acestea nu se regăsește posibilitatea declarării neconforme și inadmisibile a unor oferte.

Dimpotrivă, astfel de măsuri pot fi adoptate doar de către comisia de evaluare din cadrul autorității contractante, potrivit art. 127 alin. (1) din anexa la HG nr. 395/2016.

Totodată, potrivit art. 137 alin. (1) din același act normativ, și având în vedere că autoritatea contractantă are competența de a stabili ofertele (in)admisibile și, respectiv, obligația de a le respinge pe cele inacceptabile și neconforme, în timp ce Consiliului îi revine sarcina de a examina, cu respectarea principiului disponibilității, legalitatea și temeinicia actelor atacate, solicitarea contestatoarei din cuprinsul capătului de cerere nr. 2 al contestației este inadmisibilă.

Prin capătul de cerere unde sub forma unei cereri accesorii, s-a solicitat anularea procedurii de atribuire pentru incidența dispozițiilor art. 212 alin. (1) lit. a) și c) din Legea nr. 98/2016, susținând că nu ar putea fi dispuse măsuri de remediere care să permită reluarea și continuarea procedurii în condiții de legalitate.

Această solicitare este inadmisibilă, întrucât este condiționată juridic de pronunțarea de către CNSC a unei soluții de respingere ca inadmisibile a ofertelor BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL CAR IMPORT SRL.

Înainte de a pronunța o hotărâre de anulare a procedurii de atribuire, pentru a fi aplicabile dispozițiile legale invocate de către contestatoare, art. 212 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 98/2016, este imperios necesară constatarea prealabilă a caracterului inadmisibil al ofertelor BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL CAR IMPORT SRL. Or, o astfel de constatare nu există și nici nu ar putea fi solicitată în actualul cadru procesual.

În ceea ce privește aplicarea prevederilor art. 212 alin. (1) lit. c) din Legea nr. 98/2016, raționamentul fiind același: cât timp există două oferte admisibile, nici Consiliul și nici autoritatea contractantă nu poate dispune anularea procedurii de atribuire.

Situația ar fi diferită în cazul ipotetic în care CNSC ar constata temeinicia criticilor de nelegalitate ale contestatoarei, ar dispune reevaluarea ofertelor declarate admisibile cu respectarea prevederilor legale aplicabile, iar autoritatea contractantă ar constata că se află în imposibilitatea de a adopta măsuri corective fără ca aceasta să conducă la



încălcarea principiilor prevăzute la art. 2 alin. (2) sau că este imposibilă încheierea contractului.

Cu toate acestea, contestatoarea nu a solicitat reevaluarea ofertelor, ci doar anularea procedurii de atribuire. Or, potrivit principiului disponibilității la care face trimitere art. 26 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, Consiliul se poate pronunța doar în limitele cu care a fost investit de către contestatoare, respectiv numai în sensul anulării actelor atacate, declarării neconformității și caracterului inadmisibil al ofertelor BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL CAR IMPORT SRL și anulării procedurii de atribuire.

Pentru considerentele expuse, intervenienta solicită admiterea excepției inadmisibilității.

Referitor la caracterul legal și temeinic al actelor autorității contractante. Îndeplinirea de către oferta BMC TRUCK & BUS SA a cerinței tehnice privind limitatorul de viteză.

Sub un prim aspect, contestatoarea a realizat o corelare nejustificată între cerințele caietului de sarcini referitoare la omologare și o cerință tehnică legată de caracteristicile produselor ofertate.

Astfel, cerința despre care contestatoarea a susținut că nu este și nu ar putea fi îndeplinită de către BMC TRUCK & BUS SA a fost prevăzută de punctul 3.4.1, subpunctul B din caietul de sarcini.

Această specificație tehnică a rămas neschimbată ulterior contestării sale de către BMC TRUCK & BUS SA. Contrar afirmațiilor contestatoarei, motivele contestației BMC s-au referit la încălcarea prevederilor legale privind limita de viteză pe drumurile publice, iar nu la o presupusă imposibilitate a ofertării unui produs cu viteza limitată la 100 km/oră. De altfel, o astfel de susținere este lipsită de rațiune, întrucât stadiul tehnicii permite limitarea vitezei autobuzelor la un nivel superior celui de 70 km/oră pretins de contestatoare.

Prin urmare, orice argumente ale contestatoarei, întemeiate pe contestația BMC TRUCK & BUS SA împotriva documentației de atribuire, precum și cele referitoare la imposibilitatea limitării vitezei vehiculului ofertat la 100 km/oră, sunt nefondate și lipsite de relevanță.

În realitate, cerința privind omologarea prevăzută de caietul de sarcini este distinctă de particularitățile tehnice solicitate de către autoritatea contractantă și are o utilitate complet diferită.

Omologarea nu reprezintă dovada îndeplinirii tuturor cerințelor tehnice specificate în caietul de sarcini, ci are rolul de a limita accesul la procedura de atribuire doar operatorilor economici care pot dovedi, prin certificatele ante-referite, că pot furniza produse care pot îndeplini cerințele de omologare tehnică prevăzute fie de legislația UE, fie de legislația națională.

Astfel, ofertanții sunt obligați să dețină omologare, fie sub forma unui certificat de omologare națională de tip pentru autovehicule fabricate în serii mici emis de RAR, fie sub forma unui certificat de omologare de tip CE emis de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE, valabile la data livrării.



În caietul de sarcini nu se impune ca dovada îndeplinirii cerinței privind limitatorul de viteză să se realizeze prin intermediul certificatului de omologare.

Raționamentul contestatoarei este cu atât mai defectuos cu cât certificatele de omologare nu conțin toate cerințele tehnice impuse de către autoritatea contractantă.

Totodată, conform art. 156 alin. (4) din Legea nr. 98/2016, chiar și în ipoteza în care s-ar stabili o modalitate concretă de demonstrare a conformității unui produs cu specificațiile tehnice prevăzute în caietul de sarcini, autoritatea contractantă are obligația să accepte probarea conformității și prin orice (alte) mijloace adecvate.

BMC TRUCK & BUS SA a dovedit îndeplinirea cerinței privind limitatorul de viteză prin prezentarea, în cadrul ofertei sale, a mențiunii ofertării unui limitator de viteză reglabil la 100 km/oră și, respectiv, a fișei tehnice corespunzătoare emisă de către producătorul ZONSON SMART AUTO CORPORATION.

Intervenienta susține că, autoritatea contractantă a fost diligentă și a solicitat clarificări cu privire la îndeplinirea acestei cerințe, în sensul solicitării unei confirmări din partea BMC TRUCK & BUS SA că viteza maximă a autobuzelor care vor fi livrate este de 100 km/oră. Ulterior confirmării, răspunsul a fost considerat în mod corect ca fiind concludent.

Depunerea de către BMC TRUCK & BUS SA, în cadrul altor proceduri, a unor documente din care ar rezulta că autobuzele ofertate ar avea o limitare de viteză la 70 km/oră nu reprezintă un aspect relevant pentru soluționarea prezentei contestații întrucât produsele ofertate pot fi adaptate în funcție de specificațiile tehnice solicitate de către autoritățile contractante. În plus, BMC TRUCK & BUS SA deține omologări pentru mai multe tipuri de autobuze, precum și pentru numeroase variante și, respectiv, versiuni ale acestora.

În ceea ce privește argumentele contestatoarei prezentate în cuprinsul contestației, intervenienta menționează următoarele aspecte:

- reflectă o serie de supoziții, bazate pe presupunerea că autoritatea contractantă ar fi acceptat documente care nu sunt prevăzute de documentația de atribuire. Chiar dacă aceste susțineri ar fi reale, prevederile art. 156 alin. (4) din Legea nr. 98/2016 obligă autoritatea contractantă să accepte orice mijloace adecvate pentru demonstrarea specificațiilor tehnice solicitate;

- fac referire la solicitările de clarificare transmise de către operatorii economici interesați și respinse de către achizitorul prin răspunsul consolidat nr. 8506/17.06.2021 și la contestația BMC TRUCK & BUS SA împotriva documentației de atribuire, respinsă de către CNSC (decizie rămasă definitivă prin neformularea plângerii);

- continuă să susțină, în mod greșit, că îndeplinirea cerinței privind limitatorul de viteză se poate demonstra doar prin certificatul de omologare;

- califică în mod eronat motivele contestației BMC TRUCK & BUS SA ca fiind o recunoaștere a imposibilității de îndeplinire a cerinței privind



limitatorul de viteză, cu toate că, contestația se referea la încălcarea normelor legale privind circulația rutieră, iar nu la aspecte de ordin tehnic.

Astfel, motivele invocate de către contestatoarea sunt nefondate, autoritatea contractantă procedând la evaluarea ofertelor participante cu respectarea prevederilor legale, a documentației de atribuire și a principiilor prevăzute de art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016.

Având în vedere argumentele prezentate, în măsura în care Consiliul va respinge excepția lipsei de interes, solicităm respingerea contestației, ca nefondată.

În drept, au fost invocate prevederile Legii nr. 101/2016, Legii nr. 98/2016, HG nr. 395/2016.

În probațiune, au fost depuse înscrisuri.

Prin adresa nr. 121075/11.11.2021, înregistrată la CNSC sub nr. 59199/12.11.2021, ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL a înaintat „Concluzii scrise”, ca urmare a recepționării punctului de vedere din partea autorității contractante și a cererii de intervenție, solicitând admiterea contestației așa cum a fost formulată.

Suplimentar contestatoarea solicită respingerea lipsei de interes și a inadmisibilității invocate de BMC TRUCK & BUS SA.

Din analiza susținerilor părților și a documentelor existente la dosarul cauzei, Consiliul reține cele ce urmează:

ORAȘUL BUMBEȘTI - JIU a organizat procedura de licitație deschisă, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică de furnizare, având ca obiect „Furnizarea autobuze electrice”, anunț de participare nr. CN 1031131/21.05.2021. Valoarea estimată a contractului de furnizare este de 6.049.994,46 lei, fără TVA, iar criteriul de atribuire aplicat este „*cel mai bun raport calitate - preț*”.

Potrivit Procesului-verbal nr.8928/29.06.2021 privind vizualizarea ofertelor depuse și verificarea garanției de participare, în cadrul procedurii au fost primite 3 oferte, iar, ulterior evaluării lor, a fost întocmit raportul procedurii nr. 13411/14.10.2021, în cuprinsul căruia s-a reținut modul de desfășurare al procedurii, respingerea, în etapa de evaluare tehnică, a ofertei depuse de ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL, motivele, pe scurt, care au stat la baza acestei decizii, admisibilitatea ofertelor depuse de către BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, precum și declararea ofertei câștigătoare depusă de BMC TRUCK & BUS SA, după aplicarea criteriului de atribuire și a algoritmului de calcul asociat așa cum a fost publicat în anunțul de participare, obținând un punctaj de 100 puncte.

Împotriva acestei decizii a autorității contractante, ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL, a înaintat Consiliului contestația de față (consemnând cauțiunea în valoare de 121.000,00 lei, cu recipisa de consemnare nr. 207601093/1 din 25.10.2021, emisă de CEC Bank – Sucursala Victoria, înregistrată la CNSC cu nr. 56275/27.10.2021), solicitând admiterea contestației, cu următoarele consecințe:

- anularea raportului procedurii nr. 13411/14.10.2021 privind comunicarea rezultatului evaluării propunerilor ofertanților în privința



declarații ofertei NEW KOPEL CAR IMPORT SRL drept admisibilă și ofertei BMC TRUCK & BUS SA drept ofertă admisibilă și câștigătoare;

- declararea ca neconforme și inadmisibile a ofertelor depuse de BMC și NEW KOPEL;

- anularea tuturor actelor procedurii anterioare raportului procedurii nr. 13411/14.10.2021, ce fundamentează adoptarea măsurilor din raportul procedurii nr. 13411/14.10.2021, precum și a tuturor actelor concomitente și/sau subsecvente raportului procedurii nr. 13411/14.10.2021 și a celor conexe transmiterii acestuia de către autoritatea contractantă;

- anularea întregii proceduri în condițiile incidenței prevederilor art. 212 din Legea nr. 98/2016.

Ca o chestiune prealabilă, Consiliul reține că BMC TRUCK & BUS SA a formulat o cerere de intervenție pe care o încuviințează în principiu, în conformitate cu art. 64 Cod procedură civilă, dat fiind faptul că autoarea ei, în calitate de ofertantă declarată câștigătoare, dovedește un interes legitim propriu în pricina prin promovarea ei.

Fiind ținut, potrivit art. 26 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 („*Consiliul se pronunță mai întâi asupra excepțiilor de procedură și de fond, cu încadrarea în termenul prevăzut la art. 24 alin. (1), iar când constată că acestea sunt întemeiate, nu mai procedează la analiza pe fond a cauzei.*”), la a verifica cu înțâietate excepțiile invocate, Consiliul reține că intervenienta BMC TRUCK & BUS SA a invocat:

- excepția lipsei de interes a contestatoarei;
- inadmisibilitatea capătului secund de cerere din cuprinsul contestației, privind declararea ca neconforme și, în consecință, ca inadmisibile a ofertelor depuse de BMC și NEW KOPEL;
- inadmisibilitatea cererii de anulare a procedurii de atribuire.

În ceea ce privește excepția lipsei de interes a contestatorului, Consiliul are în vedere dispozițiile art. 2 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, potrivit căroră: *„Orice persoană care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim printr-un act al unei autorități contractante sau prin nesoluționarea în termenul legal a unei cereri poate solicita anularea actului, obligarea autorității contractante la emiterea unui act sau la adoptarea de măsuri de remediere, recunoașterea dreptului pretins sau a interesului legitim, pe cale administrativ-jurisdicțională sau judiciară, potrivit prevederilor prezentei legi”.*

Față de aceste aspecte, rezultă că persoana care formulează o contestație, deci care se consideră vătămată, trebuie să îndeplinească cumulativ două condiții și anume: are sau a avut un interes legitim în legătură cu procedura de atribuire și a suferit, suferă sau riscă să sufere vreun prejudiciu urmare a actului autorității contractante.

Astfel, interesul este folosul practic, imediat pe care-l are o parte pentru a justifica punerea în mișcare a procedurii de soluționare a contestației.

Acest operator economic are deplin interes în a ataca cele 2 oferte admisibile, în condițiile în care se solicită reevaluarea acestora, o



eventuală respingere, urmare infirmării legalității ofertelor fiecăruia dintre cei 2 operatori, ar conduce la anularea procedurii de atribuire și organizarea alteia noi.

Consiliul reține, în speță, incidenta jurisprudenței CJUE, ce stabilește existența interesului în contestarea de o astfel de maniera a actelor autorității contractante.

În acest sens, prin **HOTĂRÂREA CURȚII DE JUSTIȚIE A UNIUNII EUROPENE (Camera a zecea), în cauza C-100/12, 4 iulie 2013** având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Tribunale amministrativo regionale per il Piemonte (Italia), prin decizia din 25 ianuarie 2012, primită de Curte la 24 februarie 2012, în procedura Fastweb SpA împotriva Azienda Sanitaria Locale di Alessandria, cu participarea Telecom Italia SpA, Path-Net SpA, concluziile au fost următoarele:

*„Articolul 1 alineatul (3) din Directiva 89/665/CEE a Consiliului din 21 decembrie 1989 privind coordonarea actelor cu putere de lege și a actelor administrative privind aplicarea procedurilor care vizează căile de atac față de atribuirea contractelor de achiziții publice de produse și a contractelor publice de lucrări, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2007/66/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2007, trebuie interpretat în sensul că, dacă, în cadrul unei proceduri privind o cale de atac, adjudecatorul, care a obținut contractul și a formulat o cale de atac incidentă, **ridică o excepție de inadmisibilitate întemeiată pe lipsa calității procesuale active a ofertantului care a formulat această cale de atac pentru motivul că oferta pe care acesta din urmă o prezentase ar fi trebuit să fie înlăturată de autoritatea contractantă din cauza neconformității sale cu specificațiile tehnice definite de autoritatea contractantă în caietul de sarcini, dispoziția menționată se opune ca această cale de atac să fie declarată inadmisibilă în urma examinării prealabile a excepției de inadmisibilitate menționate fără o pronunțare cu privire la conformitatea cu respectivele specificații tehnice atât a ofertei **adjudecatorului, care a obținut contractul, cât și a celei a ofertantului care a formulat calea de atac principală**”.***

Inclusiv la nivel național, într-o situație de excludere definitivă a unei oferte, Curtea de Apel Cluj în dosarul 97/33/2021, prin Hotărârea Intermediară nr. 2/2021/01.03.2021 a statuat:

*«Prin Decizia C.N.S.C. nr. 229/C11/85 din 01.02.2021 a fost admisă excepția lipsei de interes a contestatoarei "XAOS SECURITY SOLUTIONS" S.R.L. în formularea contestației împotriva rezultatului procedurii de atribuire comunicat prin adresa nr. 514 din 06.01.2021 și a raportului procedurii care a stat la baza acestuia, precum și împotriva întregii proceduri de atribuire având ca obiect „Acord-cadru prestări servicii de pază”.*

*Pentru a pronunța această decizie Consiliul a reținut, în esență, că contestatoarea nu avea calitatea de persoană vătămată, caracterul neconform al ofertei depuse de aceasta fiind constatat prin Decizia Curții de Apel Cluj nr. 149/2020. În acest context, s-a considerat că contestatoarea nu mai justifică un interes, întrucât nu are șansa reală de a obține atribuirea acordului-cadru.*

*Prin hotărârea CJUE pronunțată în cauza C-100/12 (Fastweb SpA) s-a decis că: Articolul 1 alineatul (3) din Directiva 89/665/CEE a Consiliului din 21*



decembrie 1989 privind coordonarea actelor cu putere de lege și a actelor administrative privind aplicarea procedurilor care vizează căile de atac față de atribuirea contractelor de achiziții publice de produse și a contractelor publice de lucrări, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2007/66/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2007, trebuie interpretat în sensul că, dacă, în cadrul unei proceduri privind o cale de atac, adjudecatarul, care a obținut contractul și a formulat o cale de atac incidentă, ridică o excepție de inadmisibilitate întemeiată pe lipsa calității procesuale active a ofertantului care a formulat această cale de atac pentru motivul că oferta pe care acesta din urmă o prezentase ar fi trebuit să fie înlăturată de autoritatea contractantă din cauza neconformității sale cu specificațiile tehnice definite de autoritatea contractantă în caietul de sarcini, dispoziția menționată se opune ca această cale de atac să fie declarată inadmisibilă în urma examinării prealabile a excepției de inadmisibilitate menționate fără o pronunțare cu privire la conformitatea cu respectivele specificații tehnice atât a ofertei adjudecatarului, care a obținut contractul, cât și a celei a ofertantului care a formulat calea de atac principală.

Din considerentele acestei hotărâri reiese că starea de fapt care a dus la pronunțarea sa este identică cu starea de fapt din prezenta cauză, respectiv în **discuție se află posibilitatea unui ofertant a cărui ofertă a fost deja înlăturată din procedură de a contesta totuși ofertele depuse de ceilalți participanți**. Or, în această situație, CJUE a reținut că acțiunea incidentă a adjudecatarului **nu poate conduce la respingerea căii de atac a unui ofertant în ipoteza în care legalitatea ofertei fiecăruia dintre operatori este pusă în discuție în cadrul aceleiași proceduri și pentru motive de aceeași natură**. Astfel, într-o asemenea situație, fiecare dintre concurenți poate invoca un interes legitim care să însemne excluderea ofertei celorlalți, ceea ce poate să conducă la constatarea imposibilității pentru autoritatea contractantă de a efectua selecția unei oferte legale (par. 33 din cauza deja citată).

În concluzie, chiar dacă Consiliul a reținut în mod corect că oferta petentei era practic înlăturată din procedură, acesta nu ar fi trebuit să admită excepția invocată, ci **ar fi trebuit să procedeze la verificarea ofertei "SICA GUARD" S.R.L. sub aspectul criticilor formulate de contestatoare**.

Pentru aceste motive, curtea va admite plângerea formulată și va desființa în întregime Decizia C.N.S.C. nr. 229/C11/85 din 01.02.2021. Având în vedere prevederile art. 34 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, curtea urmează să stabilească termen în vedere judecării pe fond a plângerii.»

Cu alte cuvinte, în situația în care Consiliul ar stabili nelegalitatea actelor autorității contractante prin care cele două oferte contestate au fost declarate admisibile, urmarea nu poate fi decât aceea a anularii procedurii, cu posibilitatea inițierii a alteia în care societatea contestatoare poate prezenta o nouă ofertă. În acest context, se justifică pe deplin demersul prezent din fața Consiliului, autoarea lui având un interes legitim în scopul sau de a obține anularea actelor atacate ale achizițoarei și anularea procedurii de atribuire.

Prin urmare, rezultă că este îndeplinită condiția cumulativă a vătămării dreptului ori interesului legitim al contestatoarei ce s-ar fi produs printr-un act considerat nelegal al autorității contractante, emis cu încălcarea dispozițiilor legale în materia achizițiilor publice, așa cum



dispune art. 2 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, deci societatea contestatoare îndeplinește condiția de parte vătămată, soluția ce ar urma a fi pronunțată, având influență directă asupra raporturilor dintre contestatoare și autoritatea contractantă.

Drept urmare, Consiliul respinge această excepție invocată de intervenienta BMC TRUCK & BUS SA.

În ceea ce privește inadmisibilitatea capătului secund de cerere din cuprinsul contestației, privind declararea ca neconforme și, în consecință, ca inadmisibile a ofertelor depuse de BMC TRUCK & BUS SA și NEW KOPEL, Consiliul observa că stabilirea ofertelor neconforme și a celor admisibile reprezintă atribuția comisiei de evaluare, conform art. 127 alin. (1) lit. j) și k) din HG nr. 395/2016, organismul administrativ-jurisdicțional fiind competent să examineze din punct de vedere al legalității și temeiniciei actele emise într-o procedură de atribuire și atacate prin contestație. În acest context, se relevă caracterul întemeiat al acestei excepții invocată de intervenientă.

Referitor la inadmisibilitatea cererii de anulare a procedurii de atribuire, Consiliul stabilește că o astfel de solicitare poate fi adresată Consiliului, cu atât mai mult cu cât, potrivit dispozițiilor art. 26 din Legea nr. 101/2016, legiuitorul a reglementat situații în care Consiliul poate decide o astfel de măsură extremă chiar și în situații în care nu a primit o solicitare expresă în acest sens din partea petentei, dar necesitatea adoptării ei rezultă din contextul de fapt și de drept al speței.

Respingând aceasta din ultimă excepție invocată, Consiliul va trece la analiza pe fond a cauzei.

Astfel, ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL critică decizia de a desemna admisibile ofertele depuse de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL și BMC TRUCK & BUS SA fiind și câștigătoare, apreciind că aceștia nu îndeplinesc cerințele de conformitate regăsite în caietul de sarcini privind limitatorul de viteză la valoarea de 100 km/h, sub aspectul lipsei unor documentații de omologare care să ateste, la data depunerii ofertelor, îndeplinirea acestora.

În analiza ce se impune a fi efectuată privind modalitatea de evaluare a celor două oferte, Consiliul va reține următoarele aspecte:

- potrivit prevederilor secțiunii II.1 din fișa de date, procedura în cadrul căreia a fost formulată contestația care face obiectul prezentei are ca obiect furnizarea următoarelor produse: *„achiziție autobuze electrice descrise din caietul de sarcini”*;

- în cadrul caietului de sarcini, care potrivit art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016 reprezintă necesitatea autorității contractante, achizițarea a stabilit la **cap. 3.4 Produsele solicitate și operațiunile cu titlu accesoriu necesar a fi realizate** că *dorește achiziționarea următoarelor produse: autobuze electrice echipate cu sistem complet de e-ticketing- 3 buc; stații de încărcare rapidă- 3 buc și stații de încărcare lentă- 3 buc*, relevante fiind următoarele precizări cu privire la cumulul minim de condiții tehnice, funcționale, dotări și particularități ce trebuie să le dețină autobuzul electric ofertat:



„Autobuzele vor avea o capacitate minima de transport astfel - total 45 persoane din care: -11 scaune fixe  
- 4 scaune rabatabile,  
- 30 calatori in picioare.

**A. Dimensiuni exterioare:**

•lungime totala: min. 7.500,00 mm (fara oglinzi exterioare), max.11.000 mm

•inaltime totala: minim 2.500,00 max 3.500,00 mm;

•latime totala: max. 2.600,00 mm;

•inaltimea podelei de la nivelul drumului va respecta prevederile Regulamentului CEE-ONU nr. 107 seria de amendamente 03, inclusiv cele referitoare la accesul nelimitat al pasagerilor cu mobilitate redusa;

**B. Caracteristici interioare:**

•o deschidere libera usa principala calatori: mm. 1.100,00 mm;

•o deschidere libera usa: mm. 650,00 mm;

•panta interioara a podelei va respecta prevederile Regulamentului CEE-ONU nr.107.

•stabilitatea in rampa si panta: min.15 %; (la incarcare maxima)

•Covor antiderapant PVC,

•Bare susținere orizontale si verticale din otel inox (D=minim 30,00 mm

•Minim 15 chingi susținere

•Butoane stop in caz de urgenta, corelate cu numărul de usi

•Aer condiționai salon si unitate frontala aer condiționai

•Convectoare încălzire salon si unitate incalzire frontala

•Scaune pasageri standard. Spatare inscripționate pentru locurile cu destinatie speciala.

•Scaun șofer pneumatic, reglabil.

•Parasolar șofer

•Rampa manuala acces scaun cu rotile

•Sistem audio incorporat

•Sistem de detectare a incendiului incorporat

•Camera mers inapoi

•Sistem anunțare pasageri

•Sistem închidere

•**Limitator viteza -100 km/ora**

•Cuplu 950 Nm

•Capacitate baterie tip Li-ion minim 170kW

•Autonomie minim 150 km / incarcare

•Tahograf

•Tratament anticoroziune zona inferioara

•Suspensie pneumatica

•Servodirectie asistata electric

•Sistem de franare ABS

C. Sistem complet de e-ticketing

Autobuzele electrice vor fi echipate la livrare cu sistem de e-ticketing complet constituit din:

•Sistem de informare;

•Senzori de numarare a calatorilor;

•Câte un validator pentru fiecare ușă de acces a călătorilor;

•Terminale reincarcare cârduri la șofer

•Infrastructura descarcare date



- Imprimanta formatare si personalizare cârduri
- Cititor de cârduri
- Terminal mobil pentru controlori
- Sistem software Back Office 9monitorizare, dispecherizare si informare calatori precum si aplicație taxare)
- 3000 cârduri de călătorie.
- Sistem de supraveghere interior;
- Un computer de bord;
- Un tablou de siguranțe;
- Un echipament de comutație a semnalelor de date;
- Buton pentru pornirea echipamentului de ticketing integrat în bordul autobuzului electric. Furnizorul va asigura si instruirea personalului privind operarea sistemului de e-ticketing.

Sistemul de e-ticketing va permite configurarea unui număr minim de 20 de trasee si cel puțin 50 de statii."

Consiliul constată, referitor la anumite cerințe tehnice minime enunțate mai sus, că au fost contestate de SC BMC TRUCK & BUS SA, înainte de data limită de depunere a ofertelor, contestație soluționată de CNSC prin Decizia nr. 1551/C4/1604 din data de 16.07.2021, în sensul respingerii ca nefondată, în motivare precizându-se, în legătură cu specificația tehnică a **limitatorului de viteză**, următoarele:

„Analizând prin solicitare de clarificări și răspunsul autorității contractante la acesta, Consiliul constată că solicitarea de clarificări a avut următorul conținut:

(...) Cu privire la solicitarea de clarificări de la punctul 3, respectiv întrebarea 3, contestatoarea a formulat următoarea clarificare:

„În caietul de sarcini la pagina 10 se solicită:

«**Limitator viteză - 100 km/oră**»

Având în vedere această cerință și luând în considerare că autobuzele ce se doresc a fi achiziționate sunt destinate traficului urban, iar viteza maximă legală în oraș este de 50 km/h, se impune a modifica limitarea de viteză la 70 km/h practică în mod normal de toate orașele în transportul public urban. Și aceasta deoarece, dincolo de limitarea vitezei în localități la 50 Km/oră, o viteză maximă de 100 km/h este deosebit de periculoasă în cazul autobuzelor urbane (autobuzele urbane transportă pasageri și în picioare, scaunele nu sunt prevăzute cu centuri de siguranță, iar în cazul unui accident sau chiar a unei frânări bruște la o viteză de 100 km/h, consecințele pot fi deosebit de grave atât pentru călători cât și pentru siguranța circulației).

Însăși, autoritatea contractantă recunoaște la pagina 4 din caietul de sarcini că infrastructura orașului este deficitară, pietonii fiind nevoiți să circule pe marginea părții carosabile, punând astfel în pericol atât viața acestora, cât și a persoanelor aflate în autoturismele angrenate în circulație. Or, în această situație, introducerea în circulației a autobuzelor urbane cu o viteză maximă de 100 km/h nu ar face decât să amplifice pericolele la care sunt expuși atât pietonii, cât și pasagerii autobuzelor.

Pe cale de consecință, vă rugăm să procedați la modificarea cerinței limitării de viteză în sensul:

«Limitator de viteză - 70 Km/oră" iar răspunsul autorității contractante a fost că „Se menține cerința din caietul de sarcini, având în vedere că pe traseu există un tronson de drum unde limita de viteză este 100 km/h."



În soluționarea criticii, Consiliul are în vedere că autoritatea contractantă a stabilit cerința nu prin raportare la prevederile legale referitoare la limita de viteză până la care acest tip de autovehicul are dreptul să circule pe drumurile publice ci la parametrii tehnice de calitate pe care produsul trebuie să îi respecte.

Astfel, Consiliul constată că potrivit art. 156 din Legea nr. 98/2016, „(1) Fără a aduce atingere normelor tehnice obligatorii de la nivel național, în măsura în care sunt compatibile cu actele normative adoptate la nivelul Uniunii Europene, specificațiile tehnice se stabilesc în una dintre următoarele modalități:

a) prin raportare la cerințe de performanță sau cerințe funcționale, inclusiv caracteristici de mediu, cu condiția ca parametrii să fie suficient de preciși pentru a permite ofertanților să determine obiectul contractului și autoritățile contractante să atribuie contractul”.

De asemenea, Consiliul mai are în vedere că autoritatea contractantă stabilește aceste specificații tehnice în funcție de necesitățile proprii, cu luarea în considerare a dispozițiilor art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016, potrivit căroră „Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice care reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, astfel încât să corespundă necesității autorității contractante”.

Raportat la aceste prevederi legale, Consiliul constată că autoritatea contractantă a justificat stabilirea unei astfel de cerințe având în vedere că traseul autobuzelor implică și circulația acestora pe sectoare de drum național (DN 66) și drum european (E81), porțiuni de drum pentru care OUG nr. 195/2002 a stabilit viteza maximă admisă pentru această categorie de mijloace de transport la 90 Km/h.

Consiliul constată că în mod întemeiat a solicitat ca limitarea la 100km/h, respectiv cu 10 km/h mai mult decât viteza maximă admisă, pentru a conferi mijlocului de transport un plus de putere în situația în care ar fi nevoit să execute manevre de depășire dar și pentru a se evita ca pe acest sector de drum mijlocul de transport să funcționeze către la limita maximă sau chiar limita maximă a acestui parametru, respectiv la 90 km/h.

Așa cum susține și autoritatea contractantă, limitarea de la 100km/h la 70 km/h, reprezintă o modificare a parametrului tehnic de la o valoare superioară la o valoare inferioară, iar argumentele contestatoarei nu sunt relevante din punct de vedere tehnic.

Consiliul are de asemenea în vedere că autoritatea contractantă are dreptul de a stabili care sunt specificațiile tehnice cu respectarea art. 155 din Legea nr. 98/2016, potrivit căruia „(6) Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici”, or, contestatoarea nu a făcut dovada că prin stabilirea cerinței „Limitator viteză - 100 km/oră” a fost restricționată participarea la procedura de atribuire și că cerința ar trebui modificată pentru a permite cât mai multor operatori economici să participe la această procedură.

Argumentele contestatoarei potrivit căroră introducerea în circulație a autobuzelor urbane cu o viteză maximă de 100 km/h nu ar face decât să amplifice pericolele la care sunt expuși atât pietonii, cât și pasagerii autobuzelor, nu sunt de natură a conduce la concluzia cerința ar trebui modificată în sensul limitării ei la 70 km/oră, având în vedere că nu este necesară atingerea acestei



viteze tot timpul ci doar în caz de nevoie, așa cum a justificat autoritatea contractantă.

Consiliul mai reține că stabilirea specificației tehnice în acest mod nu conduce la conduita că șoferul are posibilitatea depășirii vitezei legale, ci doar că se dorește existența acestei posibilități tehnice.

*Pentru aceste motive, Consiliul constată criticile nefondate.(...).”*

Împotriva Deciziei CNSC nr. 1551/C4/1604 din data de 16.07.2021 nu a fost formulată nicio plângere, situație în care, reține Consiliul, ofertanții au devenit debitorii obligației de a respecta cerința privind parametrul tehnic (limitatorul de viteză) pe care trebuie să-l îndeplinească autobuzul electric ofertat și care trebuie să fie de **100 km/h**, conform formei stabilite de autoritatea contractantă prin documentație.

Prezintă relevanță și cele menționate de autoritatea contractantă în cadrul caietului de sarcini referitor la modalitatea de dovedire a conformității ofertelor cu specificațiile tehnice, respectiv:

**„Autobuzele electrice vor deține omologările acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3 clasa I, în baza Directivei-cadru nr. 46/2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, omologare națională de tip pentru autovehicule fabricate în serii mici, emise de RAR, conform Legii nr. 230/2003 pentru aprobarea OG nr. 78/2000 privind omologarea vehiculelor rutiere și eliberarea cărții de identitate a acestora, în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România și a Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2132/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7 cu modificările și completările ulterioare, Ordinului ministrului lucrărilor publice, transportului și locuințelor nr. 211 din 11 februarie 2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare, Ordinului ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 458/2002 pentru aprobarea Normelor metodologice privind clasificarea pe categorii a autobuzelor și a microbuzelor utilizate pentru transportul rutier național de persoane prin servicii regulate, cu modificările și completările ulterioare, Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2194/2004 pentru modificarea și completarea Reglementărilor privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România - RNTR 2, aprobate prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003, cu modificările și completările ulterioare, Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2218/2005 pentru modificarea Ordinului ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România - RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare, Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2135/2005- pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea și certificarea produselor și materialelor de exploatare**



utilizate la vehiculele rutiere, precum și condițiile de introducere pe piață a acestora - RNTR 4, cu modificările și completările ulterioare..

**Ofertantul va prezenta copiii cu semnătură electronică extinsă ale documentației de omologare a autobuzelor electrice, din care să rezulte că:**

**Autovehiculele oferite sunt omologate cu certificat de omologare națională de tip pentru autovehicule fabricate în serii mici emis de RAR;**

**Autovehiculele oferite au certificat de omologare de tip CE emis de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE.**

**În ambele variante, omologările de tip trebuie să fie valabile la data livrării.**

*Dacă autobuzele electrice sunt omologate de autoritățile competente din UE, înregistrarea națională de tip la Registrul Auto Român (RAR) se va efectua de către ofertantul declarat câștigător, în termen de maxim 60 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala și răspunderea sa. În cazul depășirii termenului anterior menționat, beneficiarul va percepe penalități conform clauzelor contractuale."*

În raport de aceste specificații au fost stabilite reguli de la care ofertanților le-a fost interzis să se abată. Astfel, s-a solicitat în fișa de date a achiziției, la cap. IV.4.1) - Modul de prezentare a propunerii tehnice, următoarele:

*"(...) Ofertanții vor întocmi propunerea tehnică într-o manieră organizată, astfel încât aceasta să asigure posibilitatea verificării în mod facil a corespondenței cu cerințele/specificațiile prevăzute în cadrul prezentei secțiuni, respectiv cu cele prevăzute în cadrul Caietului de sarcini și a documentelor anexate la acesta, care fac parte integrantă din documentația de atribuire.*

*(...)*

**Orice necorelare, omisiune ori neconformitate constatată în privința documentelor ofertei, în raport cu caietul de sarcini ori prevederile legislației în vigoare, inclusiv în cazul lipsei unui document aferent propunerii financiare/tehnice și/sau completarea greșită a unui document ori neprezentarea acestuia conținând cel puțin informațiile solicitate, poate conduce la declararea ofertei ca fiind neconformă."**

Așadar din economia celor redate, analizând modul în care autoritatea contractantă a elaborat și întocmit cerințele tehnice, reiese faptul că aceasta solicită operatorilor economici participanți să furnizeze autobuze electrice care au anumite caracteristici și care corespund necesităților sale obiective, astfel încât, la data ofertării, trebuie să depună în copie, **documentația de omologare a autobuzului electric oferit**, în raport de toate cerințele tehnice minime, inclusiv limitatorul de viteză să fie la valoarea de 100 km/oră, prezentând, fie un *certificat de omologare națională de tip pentru autovehicule fabricate în serii mici emis de RAR*, fie un *certificat de omologare de tip CE emis de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE*.

Concluzia Consiliului se bazează pe dispozițiile Directivei-cadru nr. 46/2007 care stabilește cadrul pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, invocată de autoritatea contractantă a fi respectată, unde sunt precizate următoarele aspecte relevante în cauza analizată:



- la art. 3 pct. 29 din Directivă este definită „*autoritatea de omologare*” care înseamnă autoritatea competentă a unui stat membru care este responsabilă pentru **toate aspectele omologării de tip a unui vehicul**, sistem, componentă sau unitate tehnică separată sau pentru omologarea individuală a unui vehicul; pentru procesul de autorizare, pentru eliberarea și, după caz, retragerea certificatelor de omologare; pentru a servi ca punct de contact cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre; pentru desemnarea serviciilor tehnice și garantarea respectării de către producător a obligațiilor sale privind conformitatea producției;

- la art. 3 pct. 5 din același act este definită „*omologarea CE de tip*” ce înseamnă procedura prin care un stat membru certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezenta directivă sau în actele de reglementare enumerate la anexa IV sau XI;

- la art. 3 pct. 34 este definit „*certificatul de omologare de tip*” ce reprezintă documentul prin care autoritatea de omologare certifică în mod oficial faptul că **un tip de vehicul**, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este omologat.

Totodată, la art. 14 din Directivă este precizat faptul că orice modificare care se dorește a se efectua asupra unui tip de autovehicul omologat se poate face prin „*revizuire*” sau „*extindere*” și că, „*în astfel de cazuri, autoritatea de omologare eliberează un certificat de omologare CE de tip revizuit, însoțit de un număr de extindere, care crește în funcție de numărul de extinderi succesive deja acordate*”.

Rezultă că, raportat la cerințele caietului de sarcini, ofertanții sunt obligați să dețină certificat de omologare de tip CE pentru tipul de autobuz electric oferat, cu toate caracteristicile tehnice solicitate de achizitoare, inclusiv cu limitatorul de viteză de 100 km/h, fără a avea posibilitatea să-l modifice ulterior, prin extinderea omologării certificatului, așa cum impropriu afirmă intervenienta, deoarece la data depunerii ofertei trebuie să facă dovada deținerii lui.

Nicăieri în cadrul documentației de atribuire, achizitoarea nu a prevăzut că pot fi depuse pentru probarea unor caracteristici tehnice ale autobuzului electric (limitatorul de viteză) oferat și alte documente de genul „fișe tehnice emise de către producător”, „certificat de conformitate”, cum lasă să se înțeleagă intervenienta, singurul document cerut de achizitoare și care probează îndeplinirea cerințelor sale fiind **certificatul de omologare de tip CE**.

Este știut că, potrivit art. 123 alin. (1) din HG nr. 395/2016, „*Ofertantul elaborează oferta în conformitate cu prevederile documentației de atribuire...*”. Însă, a devenit notoriu și că documentația de atribuire, conținând „*orice cerință, criteriu, regulă și alte informații necesare pentru a asigura ofertantului/candidatului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de aplicare a procedurii de atribuire*” (potrivit art. 20 alin. 2 din HG nr. 395/2016), are caracter obligatoriu și pentru autoritatea contractantă care, în evaluarea ofertelor și stabilirea



admisibilității acestora, este ținută la a respecta propriile reguli din documentația de atribuire. Limitarea la examinarea ofertelor raportat exclusiv la cerințele documentației este impusă și de asigurarea respectării principiului transparenței, consacrat la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016. Astfel, în condițiile în care întreaga conduită a ofertanților s-a bazat pe informațiile și regulile arătate în documentația de atribuire, în respectarea principiului transparenței, evaluarea ofertelor trebuie realizată raportat la aceeași documentație de atribuire, fără adăugarea de noi condiții și reguli și fără eludarea unora deja existente și raportat la care cel mai probabil, operatorii economici și-a evaluat șansele de reușită și au decis asupra implicării în această procedură de atribuire.

Astfel, Consiliul apreciază că îi era interzis autorității contractante să stabilească asupra caracterului conform al vreunei oferte într-un alt context decât cel al respectării în integralitate a tuturor condițiilor de forma și de fond inserate în documentația de atribuite.

Drept urmare, în condițiile inexistenței în documentația de atribuire a unei mențiuni a autorității contractante care să permită prezentarea unui certificat de omologare de tip CE pentru un autobuz cu o altă valoare pentru limitatorul de viteză, însoțit de alt de tip de act care să probeze că acest parametru tehnic poate fi modificat până la valoarea cerută de autoritatea contractantă, este de neprimat orice interpretare în acest sens și orice evaluare a ofertelor pornind de la o astfel de înțelegere a condiției achiziției. Nicio prevedere a documentației de atribuire nu a lăsat, în mod obiectiv, posibilitatea lansării unei astfel de interpretări a condiției de admisibilitate a ofertei, aplicarea ei în etapa de evaluare a ofertelor echivalând cu modificarea documentației de atribuire pe parcursul desfășurării procedurii de atribuire. În acest context, Consiliul iterează obligația comisiei de evaluare, stabilită la art. 133 alin. (1) din HG nr. 395/2016, de a analiza și de a verifica fiecare ofertă atât din punct de vedere al elementelor tehnice propuse, propunerea tehnică, potrivit alin. (2), trebuind să corespundă cerințelor minime prevăzute în caietul de sarcini.

Așadar, în mod automat, se prezumă că prin cele două oferte declarate admisibile de autoritatea contractantă, depuse de BMC TRUCK & BUS SA și de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, societățile și-au însușit și acceptat cerința în cauză, urmând a se conforma ei, în cazul de față, cu referire la prezentarea certificatului de omologare de tip CE emis de un stat membru UE sau de RAR pentru autobuzele electrice care au limitator de viteză pentru viteza de 100 km/h.

În ceea ce privește modalitatea de dovedire a conformității celor 2 oferte cu specificațiile tehnice din caietul de sarcini, Consiliul reține că în cadrul instrucțiunilor pentru ofertanți publicate în SEAP în anexa anunțului de participare sub identificatorul „[CN1031131/00009] FisaDate\_DF1113205.pdf” intitulată generic „fișa de date”, autoritatea contractantă a precizat următoarele aspecte:



„Propunerea tehnică se va prezenta la rubrica special prevăzută în S.E.A.P. în acest sens, respectiv „Documente de calificare și propunere tehnică” și va include:

1) Formularul de Propunere Tehnică (conform formularului pus la dispoziție de Autoritatea Contractantă) incluzând toate informațiile solicitate împreună cu formularul « LISTA CARACTERISTICILOR TEHNICE SUPERIOARE » (conform formularului pus la dispoziție de Autoritatea Contractantă) ;

2) Documentele tehnice care nu conțin informații legate de prețuri;

3) Documentele relevante pentru aplicarea algoritmului și stabilirea punctajului pentru factorii de evaluare – componenta tehnică”.

Din verificarea dosarului cauzei, Consiliul reține că BMC TRUCK & BUS SA a atașat în cadrul propunerii sale tehnice următoarele informații:

- la pag. 276-277 din propunerea tehnică (vol. 3 al dosarului cauzei), ofertantul a completat Formularul de Propunere Tehnică în cadrul căruia a oferit 3 autobuze electrice de 8,5 m, marca **GRANTON, tip GTZ6859BEVBF**, cu sistem de taxare e-ticketing, 3 stații de încărcare rapidă și 3 stații de încărcare lentă;

- la specificația tehnică **-limitator de viteză** a completat în sensul: reglabil la 100 km/oră (recomandăm limitarea la 90 km/h maxim admis în afara localităților pe sectorul de drum național european);

- la pag. 277-278 din propunerea tehnică (vol. 3 al dosarului cauzei), ofertantul a declarat: „autobuzele electrice oferite **dețin omologare acordată de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene (Spania-e9), în categoria M3 clasa I, în baza Directivei-cadru nr. 46/2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, (...)**”;

- la pag. 345-382 (vol. 3 al dosarului cauzei), a atașat certificatul CE de omologare de tip: **e9\*2007/46\*6899\*02**, emis de Ministerul Industriei, Comerțului și Turismului al Spaniei, conform raportului nr. CN21041021 întocmit de serviciul tehnic IDIAIA în data **de 10.06.2021**, în care se specifică: **4 Transmisia (...) 4.7 Viteza maximă proiectată a vehiculului: A- 90 km/h; B- 80 km/h; C- 70 km/h;**

- la pag. 383-387 (vol. 3 al dosarului cauzei), a atașat *certificatul de conformitate al producătorului*, pentru autobuzul electric oferit, marca **GRANTON, tip GTZ6859BEVBF**, tip M3, prin care declară că „acesta corespunde în toate aspectele cu tipul descris în omologarea **e9\*2007/46\*6899\*02 (...)** Caracteristici constructive generale 29. viteza maximă: 100 km/h”

Constatând faptul că, în certificatul de omologare viteza maximă proiectată a vehiculului este de A=90 km/h, B= 80 km/h, C= 70km/h, iar în certificatul de conformitate și fișa tehnică viteza maximă este de 100 km/h, autoritatea contractantă a solicitat BMC TRUCK & BUS SA, prin adresa nr. 11347/26.08.2021 (pag. 760 din dosarul achiziției, vol. 3 al dosarului cauzei) următoarele clarificări: „*Vă solicităm să confirmați care este viteza maximă a autobuzelor ce vor fi livrate*”.

La solicitările de clarificări, ofertantul a răspuns în sensul că „*astfel cum am specificat în oferta noastră tehnică, confirmăm și prin prezenta că*



*autobuzele electrice vor fi livrate autorității contractante cu limitator de viteză reglabil la 100 km/h.”*

Ulterior luării la cunoștință a răspunsului transmis de ofertantul BMC TRUCK & BUS SA, comisia de evaluare, potrivit Procesului verbal nr. 12581/24.09.2021 privind evaluarea conformității propunerii tehnice cu prevederile caietului de sarcini și, după caz, cu factorii de evaluare a declarat oferta acestuia conformă, în sensul că îndeplinește toate cerințele precizate în caietul de sarcini.

În ceea ce privește sesizarea contestatorului privind lipsa din oferta câștigătorului a certificatului **de omologare de tip CE emis de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE** pentru autobuzul electric propus, având omologat limitatorul de viteză **pentru 100 km/h**, Consiliul constată că aceasta se confirmă, deoarece prin documentele depuse în cadrul propunerii tehnice nu se regăsește certificatul de omologare care să ateste că produsul oferat este omologat pentru o viteză de 100 km/h, așa cum s-a solicitat prin documentație.

Documentele indicate (din propunerea tehnică a BMC TRUCK & BUS SA) de autoritatea contractantă în punctul de vedere transmis Consiliului, de la paginile 383 (original), respectiv 384 (original) nu sunt certificate de omologare de tip CE emise de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE privind conformitatea cu cerințele din standardele de produs emise de organisme notificate la nivelul UE, ci simple declarații de producător intitulate „*certificate de conformitate*”.

De altfel, autoritatea contractantă, recunoaște implicit că documentele invocate nu sunt cele solicitate prin caietul de sarcini (*Autobuzele electrice vor deține omologările acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3 clasa I, în baza Directivei-cadru nr. 46/2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora*) susținând că nu a cerut în cadrul documentației ca autobuzul electric având limitatorul de viteză de 100 km/h, să fie și dovedit prin certificatul de omologare de tip CE, astfel că, în lipsa obligativității unui *certificat de omologare de tip CE emis de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE* de tip, certificatele/declarațiile de conformitate emise în baza controlului intern al producătorului pot dovedi îndeplinirea cerinței sale.

Această susținere, neprobată, este contrara conținutului documentației de atribuire, întrucât cerințele caietului de sarcini sunt obligatorii pentru toți ofertanții, autoritatea contractantă neavând dreptul de a-i absolvi, în mod arbitrar, pe aceștia, de la prezentarea anumitor documente solicitate în mod explicit.

Este cert că autoritatea a fixat anumite specificații tehnice, obligatorii, nu facultative. Niciunde în documentele licitației, în referire la dovedirea limitatorului de viteză că poate atinge viteza de 100 km/h prin certificatul de omologare tip al produsului, autoritatea contractantă nu a menționat că aceste caracteristici pot fi dovedite de ofertanți prin depunerea și doar a unor declarații pe proprie răspundere sau angajamente.



Câtă vreme autoritatea contractantă a stabilit anumite cerințe, sub niciun motiv nu trebuie să se abată de la acestea, pe parcursul evaluării, pe motiv că au fost dovedite de ofertanți dar nu cu documentele solicitate din documentație ci cu simple declarații ori alte tipuri de acte neechivalente.

În măsura în care autoritatea contractantă a interpretat în mod nelegal documentația de atribuire, modificând practic, în mod extensiv, propriile solicitări și acceptând depunerea inclusiv a unei declarații de conformitate a producătorului, o astfel de conduită reprezintă un aspect de natură să defavorizeze drepturile și interesele celorlalți ofertanți din procedură.

În concluzie, Consiliul apreciază că neprezentând certificatul **de omologare de tip CE emis de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE** pentru autobuzul electric propus cu limitator de viteză **pentru 100 km/h**, oferta BMC TRUCK & BUS SA este o oferta care nu satisface cerințele caietului de sarcini, caz în care, conform art. 137 alin. (3) lit. a) din HG nr. 395/2016, ea este neconformă.

În ceea ce privește sesizarea contestatorului privind lipsa din oferta depusă de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, clasată pe locul 2, a certificatului **de omologare de tip CE emis de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE**, pentru autobuzul electric propus având limitator de viteză de 100 km/h, Consiliul constată că și aceste sesizări se confirmă.

Astfel, din verificarea dosarului cauzei, Consiliul reține că NEW KOPEL CAR IMPORT SRL a atașat în cadrul propunerii sale tehnice următoarele informații:

- la pag. 669-750 din propunerea tehnică (vol. 4 al dosarului cauzei), ofertantul a completat Formularul de Propunere Tehnică în cadrul căruia a oferit 3 autobuze electrice, marca **BYD, tip K7UA**, cu sistem de taxare e-ticketing, 3 stații de încărcare rapidă și 3 stații de încărcare lentă;

- în cadrul propunerii tehnice, pentru specificația tehnică **-limitator de viteză** (pag 722 vol. 4 al dosarului cauzei) este precizat: **80 km/oră, conform omologării europene.** Totodată, ofertantul menționează următoarele aspecte: *Din punct de vedere constructiv, autobuzul electric oferit este capabil să atingă viteza de 100 km/h. in RC 8506/17.06.2021. Autoritatea contractantă a menționat faptul că pe traseu există un tronson de drum unde limita de viteză este de 100 km/h. Un astfel de tronson nu poate exista în interiorul localităților, unde limita maximă admisă a vitezei este de 50-60 km/h, ci numai în afara lor. În aceste condiții, în zone extraurbane, Autoritatea nu va putea folosi capacitatea totală de transport a autobuzului, fiind interzis transportul călătorilor în picioare;*

- la pag. 674-677 din propunerea tehnică (vol. 4 al dosarului cauzei), ofertantul a prezentat certificatul CE de omologare de tip: **e13\*2007/46\*2382\*00** emis de Ministerul Mobilității și Lucrărilor Publice al Luxemburgului, eliberat la data de 05.08.2020 pentru marca BYD, tipul K7UA, categoria vehiculului M3, clasa I;

- la pag. 677 din propunerea tehnică (vol. 4 al dosarului cauzei), ofertantul a prezentat **Anexa 2- Certificatul CE de conformitate al**



**produsului**, în care este specifică la cap.29. **Viteza maximă de 80 km/h.**

Constatând faptul că în cadrul propunerii tehnice ofertantul a declarat că *limitatorul de viteză este de 80 km/h, din punct de vedere constructiv, autobuzul electric oferat fiind capabil să atingă viteza de 100 km/h*, în timp ce în certificatul CE de conformitate al produsului se precizează că viteza maximă este de 80 km/h, autoritatea contractantă a solicitat contestatorului, prin adresa nr. 11347/26.08.2021 (pag. 761 din dosarul achiziției, vol. 4 al dosarului cauzei) următoarele clarificări:

*„ Vă solicităm să clarificați neconcordanța dintre valorile înscrise în formularul de ofertă, la pagina 4 și Anexa 2- Certificat de conformitate, raportat la cerința din Caietul de sarcini, respectiv limitator de viteză 100 km/h”.*

La solicitările de clarificări, ofertantul a răspuns în sensul că *„astfel cum am precizat în cadrul propunerii noastre tehnice din punct de vedere constructiv/ tehnic, autobuzul electric oferat este capabil să ruleze cu o viteză de 100 km/h.”*

Ulterior luării la cunoștință a răspunsului transmis și de ofertantul NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, comisia de evaluare, a declarat oferta acestuia conformă, nesocotindu-și documentația de atribuire.

Așa cum s-a subliniat, autoritatea contractantă a fixat niște cerințe, care și-au păstrat forța obligatorie. Or, în raport de acestea, achizițtoarea trebuia să stabilească conformitatea sau neconformitatea ofertelor. Un răspuns ca cel furnizat de ofertantul NEW KOPEL CAR IMPORT SRL nu putea fi apreciat drept concludent, având în vedere că acesta nu a făcut altceva decât să confirme nerespectarea cerinței sub aspectul specificației tehnice în discuție.

Vizavi de obligația de conformitate tehnică a ofertelor, Hotărârea Tribunalului Uniunii Europene din 20 martie 2013, cauza T-415/10, Nexans France, reclamantă, împotriva Întreprinderii comune europene pentru ITER și pentru dezvoltarea energiei de fuziune, pârâtă, în care se amintește de la bun început că, în cazul în care, în cadrul unei proceduri de cerere de ofertă, autoritatea contractantă definește condițiile pe care intenționează să le impună ofertanților, aceasta limitează exercitarea propriei puteri de apreciere și nu poate, în plus, să se abată, față de vreun ofertant, de la condițiile pe care le-a definit astfel fără să încalce principiul egalității de tratament între candidați. Caietul de sarcini trebuie interpretat, așadar, din punctul de vedere al principiului conform căruia actele emise de administrație sunt obligatorii pentru aceasta și al principiului respectării egalității de tratament între candidați, în scopul de a stabili dacă acesta, astfel cum susține reclamanta, era de natură să permită întreprinderii comune acceptarea rezervelor.

Văzând aceste deficiențe, se confirmă concluzia la care a ajuns societatea contestatoare, anume că cele 2 oferte declarate de către achizițtoare drept admisibile, în fapt, nu respectă cerințele caietului de sarcini.



Față de ansamblul considerentelor expuse, se reține că evaluarea ofertelor NEW KOPEL CAR IMPORT SRL și BMC TRUCK & BUS SA s-a realizat cu nerespectarea condițiilor documentației de atribuire, a principiului transparenței și a conduitei la care legea o obliga pe autoritatea contractantă în ceea ce privește evaluarea ofertelor și stabilirea celei câștigătoare.

Astfel, raportat la ansamblul probelor administrate în cauză, Consiliul stabilește că, în privința celor două oferte criticate, autoritatea contractantă a nesocotit dispozițiile art. 137 alin. (3) lit. a) din HG nr. 395/2016, care stabilesc ferm că oferta este considerată neconformă în situația în care nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini, comisia de evaluare având, potrivit art. 137 alin. (1) din HG nr. 395/2016, obligația de a respinge ofertele neconforme.

Încălcate în prezenta procedura sunt și dispozițiile art. 137 alin. (4) și (5) din HG nr. 395/2016, potrivit cărora ofertele care nu au fost respinse de comisia de evaluare în urma verificării și evaluării reprezintă oferte admisibile, comisia de evaluare având obligația de a stabili oferta câștigătoare dintre ofertele admisibile.

Or, așa cum a rezultat din actele dosarului, autoritatea contractantă a desemnat câștigătoare a oferta care nu respecta cel puțin o cerință a caietului de sarcini.

Astfel stând lucrurile, Consiliul stabilește caracterul întemeiat al susținerilor contestatoarei referitoare la actele și activitatea autorității contractante.

Luând în considerare aspectele de fapt și de drept evocate, în baza art. 26 alin. (2) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, Consiliul urmează să admită în parte contestația depusă de ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL și să anuleze actele autorității contractante privind declararea admisibilității ofertelor depuse de BMC TRUCK & BUS SA și de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, precum și comunicările privind rezultatul procedurii.

În baza art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va obliga autoritatea contractantă ca, în termen de 15 zile de la primirea deciziei Consiliului, cu respectarea prevederilor legale și a celor evocate în motivare, să reanalizeze oferte depuse de BMC TRUCK & BUS SA și de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL.

În baza art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge ca inadmisibil capătului secund de cerere din cuprinsul contestației, privind declararea ca neconforme și, în consecință, ca inadmisibile a ofertelor depuse de BMC TRUCK & BUS SA și de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL.

În baza art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge ca nefondat capătul de cerere din cuprinsul contestației, privind anularea întregii proceduri de atribuire, deoarece raportat la actualul stadiu al



procedurii, în care ofertele depuse de BMC TRUCK & BUS SA și de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL trebuie reevaluate, nu există motive de fapt și de drept pentru care Consiliul să poată dispune această măsură cu privire la procedura în discuție.

Față de cele reținute mai sus cu ocazia soluționării pe fond a contestației, Consiliul stabilește că cele evocate pe fondul cererii de intervenție depuse sunt nefondate, astfel încât Consiliul va respinge cererea de intervenție depusă de BMC TRUCK & BUS SA.

În consecință, în baza dispozițiilor art. 26 alin. (9) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge cererea BMC TRUCK & BUS SA de obligare a contestatoarei la suportarea cheltuielilor de judecată.

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

### **CONSILIUL DECIDE:**

Respinge excepțiile invocate de intervenienta privind lipsa de interes a contestatoarei și inadmisibilitatea cererii de anulare a procedurii de atribuire.

Admite excepția invocată de intervenientă privind inadmisibilitatea capătului secund de cerere din cuprinsul contestației, privind declararea ca neconforme și, în consecință, ca inadmisibile a ofertelor depuse de BMC TRUCK & BUS SA și de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL.

Admite în parte contestația depusă de ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL în contradictoriu cu ORAȘUL BUMBEȘTI – JIU.

Anulează actele autorității contractante privind declararea admisibilității ofertelor depuse de BMC TRUCK & BUS SA și de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, precum și comunicările privind rezultatul procedurii.

Obliga autoritatea contractantă ca, în termen de 15 zile de la primirea deciziei Consiliului, cu respectarea prevederilor legale și a celor evocate în motivare, să reanalizeze oferte depuse de BMC TRUCK & BUS SA și de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL.

Respinge ca nefondat capătul de cerere din contestație vizând anularea întregii proceduri de atribuire.

Respinge ca inadmisibil capătului secund de cerere din cuprinsul contestației, privind declararea ca neconforme și, în consecință, ca inadmisibile a ofertelor depuse de BMC TRUCK & BUS SA și de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL.

Încuviințează în principiu și respinge pe fond cererea de intervenție depusă de BMC TRUCK & BUS SA.

Respinge cererea BMC TRUCK & BUS SA de obligare a contestatoarei la suportarea cheltuielilor de judecată.

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

Împotriva ei 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.

**PRESEDINTE,**  
**Adriana**  
**VĂNCICA**



**MEMBRU,**  
**Daniela**  
**MINCU**



**MEMBRU,**  
**Cristian-Ioan**  
**COSTACHE**



Redactată în 5 exemplare, conține 30 pagini.