

Cod ECLI ECLI:RO:CACTA:2020:016.000128  
Operator de date cu caracter personal 3170  
Dosar nr. 434/36/2020

R O M Â N I A  
CURTEA DE APEL CONSTANȚA  
SECȚIA A II-A CIVILĂ,  
DE CONTENCIOS ADMINISTRATIV ȘI FISCAL  
**SENTINȚA CIVILĂ Nr. 128/2020**

Ședința publică din data de 07 Octombrie 2020

Completul compus din:  
PREȘEDINTE Augustina Livia Nistor  
Judecător Elena Carina Gheorma  
Judecător Carmen Duță  
Grefier Carolina Matără

S-a luat în examinare **plângerea împotriva deciziei nr. 1604/C6/1734 din 08.09.2020, pronunțată de CONSILIULUI NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR (C.N.S.C.)**, plângere formulată de reclamanta societatea

**litigiu privind achizițiile publice.**

La apelul nominal făcut în ședință publică a răspuns pentru reclamantă av. Vlad Victor Ochea, conform împuternicirii avocațiale nr. 5595443/21.09.2020 – fila 16 dosar și pentru pârât, av. Andrei Munteanu, conform împuternicirii avocațiale nr. 942/25.04.2017 – fila 149 dosar.

Prezenta acțiune este timbrată cu 50 lei taxă judiciară de timbru conform chitanței nr. 4189/05.107.2020, atașată la fila 151 dosar.

Procedura de citare este legal îndeplinită cu respectarea dispozițiilor art. 153 și următoarele NCPC.

S-a făcut referatul cauzei de către grefierul de ședință, prin care s-au evidențiat părțile, obiectul litigiului, măsurile privitoare la modalitatea de îndeplinire a procedurii de citare, stadiul procesual, precum și faptul că s-a solicitat judecata cauzei în lipsă conform dispozițiilor art. 223 alin. 3 NCPC.

Totodată se menționează că prin serviciul arhivă, la data de 07.10.2020, pârâtul a depus la dosar note de ședință.

Av. Vlad Victor Ochea, pentru reclamantă, depune la dosar note scrise, dovada de achitare a taxei judiciare de timbru, dovada comunicării plângerii prin e-mail către pârât și versiunea în limba română a normelor comunicând părții adverse un exemplar.

Curtea întreabă reprezentantul pârâtului dacă dorește termen pentru a lua cunoștință de înscrisurile comunicate de reprezentantul reclamantei, sau dacă dorește apelarea cauzei la a doua strigare pentru acest motiv.



Av. Andrei Munteanu pentru pârât, având cuvântul, precizează că nu dorește termen pentru a lua cunoștință de înscrisurile comunicate de reprezentantul reclamantei.

Curtea învederează reprezentantului reclamantei că prin plângere a solicitat încuviințarea probei cu expertiză tehnică de specialitate și întreabă dacă mai insistă în administrarea probei.

Av. Vlad Victor Ochea, pentru reclamantă, având cuvântul, precizează că a depus la dosar un punct de vedere al unui specialist și, în măsura în care instanța poate stabili în raport de înscrisurile de la dosar care dintre cele două sisteme de suspensie este superior, apreciind că nu se impune administrarea acestei probe, lasă la aprecierea instanței. În opinia sa, pentru a demonstra teza probatorie, proba cu expertiză este utilă.

Av. Andrei Munteanu pentru pârât, având cuvântul față de proba cu expertiză solicitată de reclamantă, apreciază că se impune respingerea probei, menționând că și-a exprimat punctul de vedere inclusiv prin notele de ședință pe care le-a formulat, apreciind totodată ca fiind incompatibilă cu această procedură, pentru că altfel ar veni să înfrângă dispozițiile art. 32 alin. 4 din Legea nr. 101/2016, iar pe de altă parte, aspectele relevate de reclamantă pot fi dovedite și prin înscrisuri, în măsura în care ar putea avea relevanță în ceea ce privește fondul cererii.

**Curtea**, având în vedere dispozițiile art. 31 alin. 3 din legea nr. 101/2016 coroborat cu art. 32 alin. 4 din aceeași lege, **respinge proba cu expertiză tehnică**

Totodată, întreabă reprezentanții părților dacă, în afara înscrisurilor depuse deja la dosar, mai au alte probe sau cereri de formulat.

Reprezentanții părților învederează instanței că nu mai au alte probe sau cereri de formulat.

Curtea întreabă reprezentantul reclamantei dacă mai insistă în soluționarea cererii de suspendare a procedurii de atribuire.

Av. Vlad Victor Ochea, pentru reclamantă, având cuvântul, precizează că nu mai insistă în cererea de suspendare a procedurii de atribuire în condițiile în care la acest termen se va dezbate fondul, aceasta urmând a se constata că este rămasă fără obiect.

Curtea ia act de această precizare și, față de susținerile reprezentanților părților precum că nu mai au alte probe de administrat sau cereri de formulat, nici excepții de invocat, apreciind cauza în stare de judecată, acordă cuvântul pentru dezbateri.

Av. Vlad Victor Ochea pentru reclamantă, având cuvântul, solicită admiterea plângerii astfel cum a fost formulată.

Cu privire la lungimea totală a autobuzelor, niciunul din argumentele aduse în fața CNSC și însușite de CNSC nu pot conduce la o teză contrară în sensul în care un autobuz cu 10 cm mai lung respectă întrutotul condițiile caietului de sarcini. Modificarea pe care a solicitat-o nu are nicio legătură cu studiul de fezabilitate, nu poate conduce la pierderea fondurilor necesare acestor achiziții sau la orice alte aspecte invocate.

A arătat în cuprinsul plângerii și a căutat să demonstreze pe calea aceluși punct de vedere de fapt că această lungime infimă suplimentară nu doar că este standard pentru toate autobuzele din respectiva categorie, dar asigură capacitatea de transport, manevrabilitate ș.a.m.d. A menține actualele condiții cu privire la lungime înseamnă a suprima concurența. De aceea a și depus declarația de participare care arată exact ceea ce susținea la vremea redactării plângerii, anume că numai un singur ofertant economic comercializează respectivele autobuze.

Cu privire la autonomie, plecând de la practica CNSC, așa cum a demonstrat și în privința lungimii, a făcut dovada că testul \_\_\_\_\_ nu relevă autonomia, ci consumul de energie și, în orice caz, testarea respectivă în raport cu normele pe care le-a depus la dosar



nu se face în condiții de încărcare maximă de pasageri, de folosire a tuturor instalațiilor autobuzului ș.a.m.d., motiv pentru care, relativ recent, CNSC a obligat autoritatea contractantă să pună în vedere unui operator economic să demonstreze îndeplinirea acestei condiții folosind un alt document justificativ, pentru că altminteri, dacă se păstrează în conținutul actual caietul de sarcini, fiecare va lăsa frâu liber imaginației ca să depună cine știe ce documente sau să folosească în cadrul testului SORT1 cine știe ce algoritm, doar pentru a reuși să se încadreze în cerințele caietului de sarcini.

Nu este vorba despre faptul că nu ar face față cerințelor caietului de sarcini, ci că un alt document justificativ trebuie să probeze îndeplinirea acestei cerințe.

În referire la suspensia axă spate, a încercat să dovedească afirmațiile în sensul superiorității tehnice și economice a suspensiei cu care este echipat autobuzul firmei pe care o reprezintă, care, spre deosebire de oferta depusă de celălalt ofertant, este integral pneumatică. Patru perne de aer în loc de două perne de aer nu înseamnă costuri mai mari, nu înseamnă economie, ci fiabilitate și costuri mai mici.

În referire la termenul de livrare a autobuzelor, din ultimele două cerințe nu se înțelege nimic, de aceea a stăruit în solicitarea de a fi modificate.

Av. Andrei Munteanu pentru pârât, având cuvântul, solicită respingerea plângerii pentru toate motivele expuse pe larg în cuprinsul întâmpinării și punctul de vedere al autorității contractante și notele de ședință depuse la dosar la acest termen, pe care solicită instanței să le califice drept concluzii scrise, urmând a fi avute în vedere la pronunțare, și în care a atins aspecte de natură tehnică raportat la ceea ce susține societatea reclamantă.

Esențial pentru finalizarea achiziției în cauză este faptul că aceasta se face în baza unor fonduri UE și în baza unei cereri de finanțare care deja a fost aprobată, iar în caietul de sarcini respectiv au fost deja prevăzute limitele maxime ale autobuzelor care au stat la baza documentației de atribuire, astfel că nu s-ar mai putea face modificări la acest moment fără să se încalce contractul de finanțare semnat anterior de

Consideră că toate susținerile reclamantei nu vin să arunce o umbră de îndoială asupra acestei proceduri de atribuire, întrucât documentația, așa cum a constatat și CNSC în ceea ce privește punctele contestate în prezent, este clară și nu încalcă în niciun fel legea, fiind cel mult în marja pe care o are autoritatea contractantă de a stabili niște reguli proprii pentru achiziție. Pe cale de consecință, solicită respingerea plângerii.

Curtea constată că au fost lămurite toate împrejurările de fapt și temeiurile de drept ale cauzei și, în conformitate cu art. 394 NCPC, închide dezbaterile și reține cauza pentru deliberare și pronunțare.

## CURTEA

Asupra plângerii de față.

Din actele și lucrările dosarului, instanța constată următoarele:

**I) Prin plângerea** formulată la data de 24.09.2020 și înregistrată pe rolul Curții de Apel Constanța sub nr. 434/36/2020, împotriva deciziei nr. 1604/C6/1734 din 08.09.2020, pronunțată de Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor (C.N.S.C.), reclamanta a solicitat în contradictoriu cu pârâtul să se dispună: suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea plângerii și **modificarea în parte a deciziei C.N.S.C. nr. 1604/C6/1734 din 08.09.2020, în sensul admiterii contestației și obligării autorității contractante să clarifice/elimine/modifice următoarele elemente din documentația de atribuire:**



A. pct. C1. Specificații constructive, Dimensiuni generale constructive ale autobuzelor, lit. a) Dimensiuni exterioare: lungime totală minim 7000 mm - maxim 8400 mm (p. 18/110 din caietul de sarcini);

B. pct. C4. Caracteristici tehnice generale ale agregatelor, subansamblurilor și ale componentelor, Autonomia autobuzului electric (p. 22/110 din caietul de sarcini);

C. pct. C6 Suspensia, Condiții tehnice, Axa spate (p. 25/110 din caietul de sarcini);

D. secțiunea II.2.5 Criterii de atribuire, factorul de evaluare denumit Termenul de livrare a primului autobuz (p. 3/13 din fișa de date a achiziției);

E. secțiunea II.2.5 Criterii de atribuire, factorul de evaluare denumit Termenul de livrare a autobuzelor (p. 3/13 din fișa de date a achiziției);

**În subsidiar, solicită să se dispună anularea procedurii de atribuire.**

În motivarea plângerii reclamanta a susținut că, la data de 04.08.2020, a fost

A formulat contestație împotriva documentației de atribuire, solicitând C.N.S.C. să oblige autoritatea contractantă să clarifice/elimine/modifice mai multe elemente din documentația de atribuire, să prelungească termenul de depunere a ofertelor, iar dacă nu va fi posibilă adoptarea măsurilor de remediere, să anuleze procedura de atribuire.

Urmare a contestației, autoritatea contractantă, prin adresa nr. 46634/26.08.2020, a adus la cunoștința C.N.S.C. că, prin răspunsul la clarificări nr. 46179/24.08.2020, încărcat în S.E.A.P. sub r a adoptat măsuri de remediere cu privire la majoritatea aspectelor invocate.

Au rămas, însă, elemente ale documentației de atribuire pe care autoritatea contractantă nu le-a remediat și în privința cărora C.N.S.C. și-a însușit poziția celei dintâi, respingând contestația ca nefondată.

Susține reclamanta că în cauză sunt îndeplinite cele două condiții necesare pentru a se dispune suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea plângerii: existența unui caz bine justificat și imperativul prevenirii unei pagube iminente.

În ceea ce privește modificarea în parte a deciziei CNSC nr. 1604/C6/1734 din 08.09.2020, învederează următoarele:

A. Referitor la pct. C1. „Specificații constructive, Dimensiuni generale constructive ale autobuzelor, lit. a) Dimensiuni exterioare: lungime totală minim 7000 mm - maxim 8400 mm (p. 18/110 din caietul de sarcini)”, arată că a solicitat și stăruie ca autoritatea contractantă să fie obligată să modifice limita maximă a lungimii autobuzelor (8500 mm, în loc de 8400 mm) sau să impună alte intervale de lungime, precum 8000 mm - 8500 mm, ori să admită toleranța de +/- 3%, prevăzută de Regulamentul Parlamentului și al Consiliului nr. 1230/2012.

A argumentat că fixarea intervalului minim creează doar în aparență premisele unei concurențe reale, pentru că: nu există pe piață un autobuz cu lungimea de 7000 mm care să poată îndeplini cerința capacității de transport de minim 50 de persoane; limita maximă, 8400 mm, este restrictivă, creând un avantaj anumitor operatori economici, în condițiile în care lungimea standard a unui autobuz de dimensiuni medii este de 8500 mm.

Susținerea potrivit căreia lungimea nu poate fi modificată pentru că a fost stabilită prin studiul de fezabilitate și documentația de avizare nu are temei deoarece primează



atingerea scopului prevăzut de art. 2 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, anume achiziționarea de bunuri, servicii și lucrări în condiții de eficiență economică și socială și respectarea principiilor care stau la baza atribuirii contractelor de achiziție publică, prevăzute de art. 2 alin. (2) din același act normativ.

Cele trei sau, după caz, patru autobuze în privința cărora autoritatea contractantă susține că a identificat oferte, unele dintre ele fiind avute în vedere la elaborarea studiului de fezabilitate, sunt comercializate în condiții, doar un singur ofertant ar putea participa la procedura de achiziție publică, ceea ce suprimă concurența și împiedică în mod absolut orice alt operator economic să depună o ofertă.

Organizarea unei licitații deschise presupune accesul egal la procedură al tuturor operatorilor economici interesați. Menținerea conținutului actual al documentației de atribuire exclude posibilitatea altor operatori economici de a depune oferte care să fie apreciate drept conforme. În această situație, deznodământul licitației poate fi cunoscut încă de la momentul publicării anunțului de participare, căci un singur ofertant, anume cel ale cărui autobuze au fost luate în calcul la elaborarea studiului de fezabilitate, îndeplinește cerințele documentației de atribuire.

Modificarea documentației de atribuire în sensul creșterii lungimii maxime sau a stabilirii altui interval de lungime nu încalcă legislația achizițiilor publice, ci, dimpotrivă, asigură premisele atingerii scopului acestei legislații.

Un autobuz mai lung cu 10 cm nu creează un avantaj celui care îl ofertează și întrunește toate cerințele prevăzute de documentația de atribuire, începând cu capacitatea de transport și terminând cu manevrabilitatea, condițiile de parcare/staționare. Un autobuz mai lung cu 10 cm nu implică un preț de achiziție mai ridicat și nu prezintă niciun alt dezavantaj pentru autoritatea contractantă.

Potrivit art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016, specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.

Art. 20 alin. (10) din Normele de aplicare a Legii nr. 98/2016 prevăd: 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.

C.N.S.C. nu a ținut seama nici de solicitarea de a obliga autoritatea contractantă să modifice documentația de atribuire în sensul admiterii toleranței de +/- 3%, prevăzută de pct. 1.2. din Apendicele 2 la Regulamentul nr. 1230/2012. În privința acestei solicitări, autoritatea contractantă a răspuns superficial că nu se aplică autobuzelor, ceea ce este greșit, iar C.N.S.C. nici nu a mai analizat-o, preluând mecanic, ca și în celelalte cazuri, susținerile autorității contractante.

Prin decizia C.N.S.C. nr. 1051/C8/1004, 1019/24.06.2020, o autoritate contractantă a fost obligată să introducă în caietul de sarcini prevederea Regulamentului nr. 1230/2012 (p. 33).

În memoriul tehnic elaborat de ing. Bogdan Domnescu se arată că este admisibilă o toleranță de 3% pentru lungimea vehiculului în raport cu valorile declarate/impuse. Spre exemplu, pentru un vehicul cu lungimea declarată de 8400 mm, la care se adaugă toleranța de +3%, lungimea sa maximă va fi de 8652 mm, această din urmă lungime fiind mai mare decât cea susținută de contestatoare (8500 mm).

Consideră reclamanta că astfel se ajunge în situația ca un autobuz de 8400 mm să fie conform documentației de atribuire, grație toleranței, iar unul de 8500 mm, deci mai



scurt, să nu fie conform. Autobuzul ofertat este cu doar 10 cm (mai puțin de 3%) mai lung decât limita impusă fără motiv în documentația de atribuire.

Modificarea documentației de atribuire în sensurile arătate mai sus nu constituie un avantaj pentru reclamantă, ci pentru autoritatea contractantă, care beneficiază de o concurență reală și poate alege cea mai bună ofertă dintr-un număr cât mai ridicat.

Prin memoriul tehnic elaborat de ing. Bogdan Domnescu se demonstrează că un autobuz cu lungimea de 7000 mm nu poate satisface cerința capacității de transport, putând transporta doar 42 de pasageri, din care 13 pe scaune și 29 în picioare. Reamintește că, potrivit caietului de sarcini, autobuzul trebuie să transporte minim 45 de pasageri, din care 15 pe scaune și 30 în picioare.

Se mai arată că, recent, în calitate de autoritate contractantă în procedura de atribuire a contractului de achiziție publică având ca obiect

încât lungimea totală a autobuzului să fie între 8000-9000 mm (anexează punctul de vedere al acestei autorități contractante și clarificările din oficiu).

**B.** Cu privire la pct. C4. „Caracteristici tehnice generale ale agregatelor, subansamblurilor și ale componentelor, Autonomia autobuzului electric (p. 22/110 din caietul de sarcini)” susține că, potrivit caietului de sarcini, este necesar ca autobuzele electrice să ofere o autonomie de transport de minim 200 km între două încărcări, la o viteză de deplasare de 20 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri. Ofertantul va prezenta testul standardizat tip SORT 1. se realizează având în vedere că în timpul sezonului turistic (iunie-septembrie) circulația se efectuează la viteze de 12-20 km/h datorită nivelului ridicat de aglomerare a zonei.

Reclamanta susține că a criticat această prevedere, însă punctul de vedere superficial al autorității contractante a fost însușit de C.N.S.C., deși testul SORT 1: se referă doar la consumul de energie și nu relevă autonomia autobuzului; nu se efectuează la capacitatea maximă de utilizare a instalației răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri.

De aceea, stăruie ca autoritatea contractantă să fie obligată la modificarea documentației de atribuire în sensul indicării, în cuprinsul acesteia, a altui document justificativ pentru demonstrarea autonomiei autobuzului.

Prin decizia C.N.S.C. nr. 169/C3/25/30.01.2020, o autoritate contractantă a fost obligată să solicite unui ofertant documente probante ale autonomiei autobuzului, tocmai pentru că testul SORT 1 se referă doar la consumul de energie (p. 14).

**C.** În referire la pct. C6 „Suspensia, Condiții tehnice, Axa spate (p. 25/110 din caietul de sarcini)”, susține reclamanta că cerința din caietul de sarcini cu privire la axa spate nu poate fi susținută nici din punct de vedere economic și nici din punct de vedere tehnic.

Contrar considerentelor C.N.S.C. (în realitate, apărările autorității contractante), un autobuz echipat pe axa spate cu patru perne de aer și patru amortizoare hidraulice cu dublu efect cu limitator de cursă este net superior. atât economic. cât si tehnic unuia



dimpotrivă, mai mici, fapt ce decurge din particularitățile soluției tehnice.

Astfel, sub aspect tehnic, este singurul apt a asigura suspensia integral pneumatică. pe când celălalt are o suspensie la rândul său, piese suplimentare, anume bucși elastice pentru articulare.

Sub același aspect, suspensia cu patru perne de aer asigură: un confort superior, deoarece perna de aer are o caracteristică elastică și de confort superioară arcului metalic; amortizarea șocurilor mult mai eficientă; un ghidaj superior longitudinal și transversal, ceea ce îmbunătățește manevrabilitatea și stabilitatea vehiculului; continuarea deplasării autobuzului până la garaj, pentru reparații, chiar dacă una dintre perne de aer se sparge, în timp ce la varianta cu doar două perne de aer, autobuzul rămâne imobilizat.

Aceste aspecte de ordin tehnic explică superioritatea economică a exploatării autobuzului, pentru că:

- suspensia cu patru arcuri și patru amortizoare este mult mai robustă; la aceeași sarcină pe axă, cele patru perne și patru amortizoare preiau fiecare o sarcină mai mică decât în cazul variantei cu două perne și două amortizoare; rezultă o fiabilitate îmbunătățită și un risc mai mic de defectare; durata de viață a pernelor și a amortizoarelor va fi mai mare, defectele mai rare, deci mai puține piese de schimb necesare;

- sunt mai multe articulații elastice cu o distribuție mult mai eficientă a solicitărilor mecanice, astfel că rezultă o construcție mult mai robustă; articulațiile elastice preiau un efort mai mic și, astfel, vor avea o durată de viață mai lungă; rezultă, din nou, o fiabilitate îmbunătățită și un risc mai mic de defectare; durata de viață a articulațiilor elastice va fi mai mare, defectele mai rare, deci mai puține piese de schimb necesare;

- suspensia cu două perne și două amortizoare trebuie să conțină, suplimentar, bara stabilizatoare, iar elementele de legătură ale acesteia sunt bucși elastice; rezultă, astfel, elemente sollicitate suplimentar în construcția suspensiei, care cresc riscul de defectare și, implicit, sunt necesare mai multe piese de schimb;

- suspensia cu două perne și două amortizoare conține arcul metalic suplimentar; în caz de defectare, acesta este mult mai scump decât o pernă de aer (aproximativ cinci ori mai scump).

Nu în ultimul rând, se asigură în mod eficient utilizarea aceluiași tipodimensiuni de perne și la puntea față și la puntea spate, deoarece repartiția masei totale pe punți este dublă pe puntea spate în raport cu puntea față.

De aceea, stăruie ca autoritatea contractantă să modifice caietul de sarcini, astfel încât să poată lua în calcul și o ofertă de autobuz echipat pe axa spate cu patru perne de aer și patru amortizoare hidraulice cu dublu efect cu limitator de cursă.

**D.** Referitor la Secțiunea II.2.5 „Criterii de atribuire, factorul de evaluare denumit Termenul de livrare a primului autobuz (p. 3/13 din fișa de date a achiziției) și la Secțiunea II.2.5 „Criterii de atribuire, factorul de evaluare denumit Termenul de livrare a autobuzelor (p. 3/13 din fișa de date a achiziției)”, arată că, în lipsa indicării momentului lansării comenzii ferme, cei doi factori de evaluare nu pot conduce la o apreciere corectă a ofertelor, pentru că însăși elaborarea ofertelor nu poate fi realizată.

Susține reclamanta că nu a pretins ca momentul lansării comenzii ferme să fie determinat prin indicarea unei zile anume a anului 2020 sau a anului 2021, însă este firesc să existe măcar un criteriu pentru determinarea acestui moment, precum un număr de zile de la semnarea contractului de achiziție publică.



Spre exemplu, nu rezultă cum va evalua autoritatea contractantă livrarea ultimelor nouă autobuze, în condițiile în care a impus livrarea primului autobuz în maximum 6 luni de la lansarea comenzii ferme.

În caietul de sarcini se prevede, la p. 66, că durata maximă de livrare a autobuzelor și a stațiilor de încărcare lentă va fi considerată data de valabilitate a contractului, nu mai târziu de 31 noiembrie 2021. Livrarea autobuzelor se poate realiza eșalonat, lunar, începând cu data primei livrări, minim 2 autobuze pe lună.

Se punctează maxim livrarea primului autobuz, dar livrarea se poate realiza și eșalonat. Nu se poate determina cum se evaluează livrarea tuturor celor 10 autobuze. Celelalte (nouă) autobuze se livrează în 6 luni de la livrarea primului autobuz sau până la 31.11.2021.

Acestea sunt doar câteva dintre întrebările ridicate în legătură cu livrarea autobuzelor. Stăruie, de aceea, în obligarea autorității contractante la descrierea în mod clar a factorilor de evaluare, pentru o evaluare corectă și proporțională a ofertelor, în raport cu cerințele caietului de sarcini și cu necesitățile reale ale autorității contractante.

Potrivit art. 189 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, autoritatea contractantă nu are dreptul de a utiliza factori de evaluare care să conducă la o libertate de apreciere nelimitată.

Dacă instanța apreciază că nu este posibilă remedierea documentației de atribuire, solicită anularea procedurii de atribuire.

În drept, reclamanta a invocat dispozițiile art. 29, 33 și 34 din Legea nr. 101/2016; art. 2, art. 155 alin. (6) și 189 din Legea nr. 98/2016, art. 20 alin. (10) din Normele de aplicare a Legii nr. 98/2016 și celelalte prevederi incidente în cauză.

Solicită încuviințarea probei cu înscrisurile aflate la dosarul procedurii de atribuire și la dosarul constituit la C.N.S.C. și cu cele enumerate în opis.

Solicită, de asemenea, încuviințarea probei cu expertiză tehnică specializarea autovehicule, circulație rutieră/echipamente și sisteme de comandă și control pentru autovehicule, prin care să se stabilească, pornind de la particularitățile tehnice ale suspensiei pe axa spate cu patru perne de aer și patru amortizoare hidraulice cu dublu efect cu limitator de cursă, pe de o parte, și ale suspensiei pe axa spate cu două perne de aer și două amortizoare hidraulice cu dublu efect cu limitator de cursă, pe de altă parte, care dintre cele două este superioară sub aspectul fiabilității și costurilor de exploatare.

**II) Prin întâmpinarea** formulată și depusă la dosar la data de 30.09.2020, pârâțul a solicitat respingerea ca neîntemeiat a capătului de cerere privind suspendarea procedurii de atribuire, respingerea ca nefondată a plângerii formulate de reclamantă împotriva deciziei Consiliului National de Soluționare a Contestațiilor (CNSC) nr. 1604/C6//1734 din 08.09.2020 cu privire la elemente de modificare a documentației de atribuire menționate de reclamantă și să se dispună continuarea procedurii de atribuire.

Arată pârâțul că, în data de 04.08.2020, a fost publicat în SICAP, Anunțul de participare pentru atribuirea contractului

În urma contestației depuse de către reclamantă la CNSC, autoritatea contractantă a depus toate diligențele întocmirii documentației de licitației conform legislației în vigoare, a efectuat demersuri să clarifice și a dispus măsurile de remediere necesare pentru a asigura transparență și tratament egal pentru toți ofertanții, totuși, în mod tendențios reclamanta a încercat să tergiverseze continuarea procedurii de atribuire,



insistând în mod nejustificat pe anumite puncte de vedere din contestație care au fost deja explicate și clarificate de autoritatea contractantă.

În virtutea bunei credințe și respectând principiile care guvernează Legea achizițiilor publice 98/2016, solicită a se observa că reclamanta insistă în demersurile de a tergiversa această licitație care este finanțată din fonduri ale Uniunii Europene, conform art. II.2.13 din fișa de date, și care, ca urmare a acestor tergiversări, se pot pierde de către autoritatea contractantă.

Consideră că în mod corect prin decizia nr.1604/C6//1734 din 08.09.2020, Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor (CNSC) a apreciat că demersurile autorității contractante au fost corecte și a respins celelalte solicitări ale reclamantei ca nefondate, astfel încât CNSC a apreciat că a avut în vedere în primul rând dispozițiile art. 9 alin. 1 din Legea nr. 101/2016 - „Art. 9 (1) După primirea contestației, autoritatea contractantă poate adopta măsurile de remediere pe care le consideră necesare ca urmare a contestației, în cel mult 3 zile de la primirea contestației. Măsurile adoptate trebuie comunicate contestatorului, celorlalți operatori economici implicați în procedura de atribuire, precum și Consiliului, nu mai târziu de o zi de la data adoptării lor. Pentru a fi aduse la cunoștința operatorilor economici interesați, măsurile adoptate înainte de data-limită de depunere a solicitărilor de participare sau, după caz a ofertelor se publică în SEAP.”

Cu privire la capătul de cerere al reclamantei referitor la suspendarea procedurii de atribuire solicită respingerea ca neîntemeiat.

Cu privire la solicitarea reclamantei de modificare în parte a deciziei CNSC nr. 1604/C6/1734 din 08.09.2020 pe anumite aspecte, solicită a se observa următoarele:

1. Referitor la pct. C1 Specificații constructive. Dimensiuni constructive ale autobuzelor, lit. a) Dimensiuni exterioare: lungime totală minim 7000 mm - maxim 8400 mm (p. 18/110 din caietul de sarcini), solicită a se observa că reclamanta insistă ca autoritatea contractantă să fie obligată să modifice limita maximă a lungimii autobuzelor la 8.500 mm, în loc de 8400 mm sau să impună alte intervale de lungime, fără să țină cont reclamanta această cerință din caietul de sarcini este expres menționată/specificată în Cererea de Finanțare aprobată și în baza căreia s-a semnat contractul de finanțare.

Mai mult decât atât, contestatoarea face trimitere către Regulamentul UE 1230/2012, solicitând acceptarea toleranței de +/- 3% cu privire la dimensiunea autobuzului respectiv, fără a preciza că respectivul document se referă la cerințele de omologare de tip pentru masele și dimensiunile autovehiculelor și ale remorcilor acestora, neavând niciun fel de relevanță în cauza ridicată.

Dimensiunile tehnice ale autobuzului, așa cum sunt menționate în documentația de atribuire, are în vedere consumul, greutatea, mobilitatea acestuia pe traseele unde va fi utilizat conform prevederile de la pct. 2.5 din Caietul de sarcini, tocmai pentru a nu se depăși costuri de mentenanță și întreținere și de utilizare eficientă a banului public. Orice modificare a dimensiunii propusă de contestatoare ar duce către un consum mai mare și la costuri de întreținere și uzură mai mari și rapide, ceea ce e în contradicție cu prevederile legislației achizițiilor publice de utilizare eficientă a fondurilor publice și ținând cont și de durata medie de bună funcționare conform caietul de sarcini și de aplicabilitatea art. 33 alin. 2 din Norme Metodologice din 2016 de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului - cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice.

Reclamanta precizează în plângere la pct. 26 în mod clar că autobuzul ofertat de ea este cu doar 10 cm mai lung decât limita impusă, dar nu mai precizează că diferența de 3% se referă la cerințe de omologare, fără a fi relevante în cauza dedusă judecății.



Menționarea în plângere de către reclamantă a contestației la licitația organizată de

04.08.2020 în SICAP. Sunt licitații diferite cu documentații de atribuire diferite și locațiile acestor licitații, ca și cerințele din caietul de sarcini sunt diferite.

Prin urmare, solicită respingerea acestei solicitări, ca nefondată.

2. Referitor la pct. C4 Caracteristici tehnice generale ale agregatelor, subsansamblurilor și ale componentelor (p. 22/110 din caietul de sarcini), precizează că această solicitare a reclamantei este tendențioasă și de tergiversare a procedurii de licitație, mai ales că s-a răspuns prin clarificări cu privire la acest aspect.

Așa cum a mai precizat, autoritatea contractantă a respins punctul de vedere al contestatoarei, considerând că testul SORT este un test standardizat, realizat de organisme independente, toți ofertanții putând fi astfel egal evaluați, asigurându-se astfel principiul tratamentului egal pentru toți ofertanții conform art. 2 alin. 2 lit. a din Legea nr. 98/2016.

Astfel, este necesar să se stabilească următoarele:

3. Referitor la pct. C6 Suspensia. Condiții tehnice. Axa spate (p. 25/110 din caietul de sarcini), solicită să se observe că reclamanta insistă pe aspecte tehnice din caietul de sarcini, dar nu are în vedere faptul că aceste solicitări duc la o altfel de soluție tehnică, ce implică costuri foarte mari, costuri ce vor avea un impact direct asupra prețului serviciilor oferite beneficiarilor finali, locuitorii și turiștii ce tranzitează anual

4. Referitor la Secțiunea II. 2.5. Criterii de atribuire, factorul de evaluare denumit Termenul de livrare a primului autobuz (p. 3/13 din fișa de date a achiziției) și Secțiunea 11.2.5 Criterii de atribuire, factorului de evaluare denumit Termenul de livrare a autobuzelor (p. 3 /13 din fișa de date a achiziției), solicită să se observe că reclamanta insistă pe aspectul indicării momentului lansării comenzii ferme, dar nu ține cont că autoritatea contractantă își rezervă dreptul de a lansa comanda fermă atunci când condițiile tehnico - economice de la nivelul său vor asigura corecta derulare a proiectului.

Prin urmare, consideră că nu se poate invoca factorul discriminator atât timp cât toți ofertanții ofertează în aceleași condiții și se asigură respectarea principiilor legislației achizițiilor publice cu privire la transparență, tratament egal, conform art. 2 din Legea nr. 98/2016 și art. 1 din Norme Metodologice din 2016 de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice (cu modificările și completările ulterioare).

Autoritatea contractantă precizează încă o dată, în mod clar, Termenul maxim până la care se va efectua livrarea (exprimată în zile de la data efectuării comenzii ferme de către achizitor). Termenul se calculează ca număr de zile de la data lansării comenzii ferme de către achizitor și până la data livrării ultimului autobuz, cu respectarea condiției impuse în caietul de sarcini pag. 66/110 Cap 3.3 "Livrarea autobuzelor se poate realiza eşalonat, lunar, începând cu data primei livrări, minim 2 autobuze pe lună" . În consecință, punctajul maxim se acordă ofertantului care prezintă cel mai mic număr de



zile calculat după algoritmul de mai sus. Prin urmare, termenul de evaluare este clar și concis.

IV. Cu privire la solicitarea reclamantei de încuviințare a probei cu expertiza tehnică specializarea în autovehicule, circulație rutieră/echipamente și sisteme de comandă și control pentru autovehicule, solicită a se dispune respingerea acestei probe ca nefiind utilă cauzei, deoarece este o modalitate a tergiversa, prin durata acestui litigiu, procedura de achiziție, contrar art. 32 alin. 4 din Legea 101/2016 din care rezultă că aceste plângeri se soluționează cu celeritate (art. 32. (4) Plângerea este soluționată de urgență și cu precădere, într-un termen ce nu va depăși 45 de zile de la data sesizării legale a instanței, în complete specialitate în achiziții publice, formate din 3 judecători.”).

În plus, susține că tergiversarea acestei proceduri poate duce la pierderea fondurilor Uniunii Europene, conform art. II.2,13 din fișa de date din respectiva procedură de atribuire.

Având în vedere considerentele mai sus menționate, solicită să se dispună respingerea ca neîntemeiat a capătului de cerere privind suspendarea procedurii de atribuire; respingerea ca nefondată a plângerii formulate de reclamantă împotriva deciziei Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor (CNSC) nr. 1604/C6//1734 din 08.09.2020 cu privire la elemente de modificare a documentației de atribuire menționate de reclamantă; continuarea procedurii de atribuire.

În drept, a invocat dispozițiile art. 31 alin. 2 și următoarele 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, art. 2 din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice (cu modificările și completările la zi), art. 1 din Norme Metodologice din 2016 de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice.

Probe, înscrișuri și orice alte probe concludente ce vor fi avute în vedere de instanța de judecată.

**III) Prin Decizia nr. 1604/C6/1734/08.09.2020, Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor a respins contestația, astfel:** ca rămase fără obiect solicitările aferente punctelor : 1, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 - ca urmare a postării pe SEAP, de către autoritatea contractantă, a adresei nr. 47635/01.09.2020; ca rămase fără obiect criticile asupra punctelor 2 și 8, din contestație, ca urmare a analizei efectuate de către Consiliul asupra remediilor/explicațiile prezentate de autoritatea contractantă, raportat la solicitările contestatoarei; **ca nefondate criticile aferente punctelor 5, 16, 17, 19, 30 și 31 din contestație.**

Pentru a dispune astfel, Consiliul a reținut că \_\_\_\_\_, în calitate de autoritate contractantă, a inițiat procedura de licitație deschisă, derulată online, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect

mai bun raport calitate-preț”.



Contestația formulată de societate: vizat anumite prevederi din documentația de atribuire, respectiv specificațiile tehnice cuprinse în caietul de sarcini.

După primirea contestației, autoritatea contractantă s-a prevalat de disp. art. 9 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, astfel că, în data de 01.09.2020, prin adresa nr. 47635/01.09.2020, postată în SEAP la poz. \_\_\_\_\_ a luat măsuri de remediere ce constau fie în reformularea, modificarea sau explicarea/detalierea cerințelor tehnice criticate pentru punctele: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31.

În ceea ce privește specificațiile tehnice criticate la punctele 5, 16 și 17, autoritatea contractantă a menționat că respinge solicitările contestatoarei de a fi modificate respectivele cerințe, prezentând explicațiile sale în acest sens.

Consiliul a reținut, în soluționare, faptul că autoritatea contractantă a publicat pe SEAP, în data de 03.09.2020, la poz. \_\_\_\_\_ document care face parte integrantă din documentația de atribuire, iar în data de 07.09.2020 a publicat o erată prin care a decalat termenul de depunere a ofertelor de la data de 07.09.2020 la data de 14.09.2020.

Ulterior, remediilor efectuate de autoritatea contractantă, societatea \_\_\_\_\_ a transmis Consiliului adresa nr.314/28.08.2020 denumită „Note scrise”, înregistrată la CNSC cu nr. 36665/31.08.2020, aceeași adresă fiind comunicată și autorității contractante (conform dovezilor existente la dosarul cauzei), fiind de acord cu modificările/reformulările/ explicațiile date de către \_\_\_\_\_ prin adresa nr. 47635/01.09.2020, pentru punctele: 1, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29.

Pentru punctele pentru care societatea contestatoare nu a fost mulțumită de refuzul autorității de a efectua măsurile de remediere, în sensul solicitărilor dorite, sau de explicațiile date în adresa nr. 47635/ 01.09.2020, Consiliul a analizat punctual criticile aferente acestora, respectiv cerințele de la punctele 2, 5, 8, 16, 17, 19, 30 și 31, precizate în contestație.

Astfel, la punctul 2, contestatoarea a indicat specificația tehnică din caietul de sarcini, menționată la pct. 3 - Descrierea produselor solicitate - la pct. 2 din Tabelul nr. 3, unde se precizează achiziționarea „... echipamentelor electrice livrate”, în condițiile în care în tipodimensiune medie, tot autoritatea contractantă a precizat că echipamentul electric se va realiza prin cuplarea \_\_\_\_\_ nu face obiectul prezentei achiziții solicitate. Prin urmare, autoritatea contractantă a menționat următoarele: „...”.  
autorității „să clarifice acest aspect”.

Prin adresa nr.47635/01.09.2020, \_\_\_\_\_ a menționat următoarele:

„Autoritatea Contractantă a revenit cu precizare că în cadrul procedurii se va face doar achiziția echipamentului «stație rapidă» fără montajul acesteia, iar pentru mai buna înțelegere a textului s-a realizat o reformulare a textului pentru a fi mai explicit (...). A se citi «încărcare rapidă» și «stații electrice de încărcare rapidă» și nu «stații electrice» și «stații lente, dar nu și montajul acestora. (...)”

De asemenea, autoritatea contractantă menționează specificațiile tehnice indicate la cap. 3.1- Produse solicitate, din caietul de sarcini, prezentând și Tabelul nr. 3 - Componente, precum și „caracteristicile tehnice informative aferente stațiilor de încărcare rapide”.



Cu toate acestea, contestatoarea este nemulțumită de noua formulare a cerinței criticate, susținând că „dacă autoritatea contractantă își menține faptul că ofertanții nu vor asigura și montajul stațiilor de încărcare, atunci va trebui să remedieze acest lucru și în contractul de Furnizare pct.7.1- «Obligațiile principale ale furnizorului»”.

În legătură cu acest aspect, Consiliul a constatat că autoritatea contractantă a postat pe SEAP, în data de 03.09.2020, la poz \_\_\_\_\_ revizuit unde la pct. 7. 1- „Obligațiile principale ale furnizorului”, a consemnat: „Furnizorul se obligă să furnizeze, monteze (acolo unde este cazul), instaleze (acolo unde este cazul) și să fie prezent la punerea în funcțiune a produselor/dotărilor oferite, în locațiile stabilite cu achizitorul și să asigure garanția acestora.”

Față de cele evocate și având în vedere că solicitările contestatoarei au fost efectuate de către autoritatea în sensul dorit de aceasta, Consiliul a stabilit că observația societății \_\_\_\_\_ este acest punct este rămasă fără obiect.

Următoarea critică a contestatoarei, de la pct. 5 al contestației, vizează specificația tehnică de la pct.1 din caietul de sarcini respectiv: Dimensiuni exterioare: «Lungime \_\_\_\_\_ solicitând \_\_\_\_\_ autobuzelor, respectiv, în loc \_\_\_\_\_, cum ar fi lungimi între \_\_\_\_\_»

Ținândseama de explicațiile prezentate de autoritatea contractantă, Consiliul a respins ca nefondată solicitarea contestatoarei, reținând că aceste dimensiuni sunt deja consemnate în Programul Operațional Regional 2014-2020, documente anexă la contractul de finanțare nr. 5044/2019, autoritatea respectând dispozițiile art. 20 alin. (2) din HG nr. 395/2016, care stabilesc: „Documentația de atribuire conține 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.”

Mai mult, s-a reținut că autoritatea contractantă a precizat un interval al acestui parametru, deci nu a impus o valoare fixă, astfel încât să conducă la ofertarea doar a unui singur tip de produs, relevante în acest sens fiind considerate prevederile art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016, potrivit cărora: „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.”

Referitor la punctul 8 al contestației, care se referă la pct. C3 - Durata de funcționare și durata de utilizare fără reparație generală, unde se menționează: „durata de funcționare: minim 15 ani”, la „Descrierea generală constructivă a autobuzelor”, se solicită: „Caroseria trebuie să fie garantată împotriva fisurii, deformării, ruperii pe toată durata de viață a autobuzelor electrice”, iar la „Condiții privind protecția anticorozivă”, se solicită: „Ofertantul va descrie detaliat sistemul de protecție anticorozivă aplicat pentru a realiza durata de viață a caroseriei de minim 8 ani”.

Legat de aceste informații, contestatoarea a susținut că nu înțelege „nimic”, solicitând autorității contractante „să precizeze clar durata de funcționare a autobuzelor, durata de utilizare fără reparație generală a autobuzelor, durata de viață a caroseriei, garanția solicitată pentru caroseria împotriva fisurii, deformării, ruperii, dar și garanția pentru caroserie referitoare la coroziune”.

Prin adresa nr. 47635/01.09.2020, \_\_\_\_\_ a prezentat următorul răspuns susținând că a remarcat „o neînțelegere a textului de către contestatară și de aceea a răspuns prin explicarea intenției avute în Caietul de sarcini: (...) Ofertantul face confuzie între cerința referitoare la coroziune și cea referitoare la defectele ce pot conduce la \_\_\_\_\_”



fisurări, deformări, ruperi. Pentru clarificare, garanția la coroziune este de minimum 8 ani, iar garanția împotriva fisurării, deformării, ruperii trebuie asigurată pe durata de viață a autobuzului oferat, durată de viață care nu poate fi mai mică de 15 ani.”

Analizând răspunsul de mai sus, raportat la solicitarea contestatoarei. Consiliul a constatat că autoritatea a clarificat neînțelegerea societății deoarece au fost indicate, în mod clar, termenii de garanție/duratele de viață, așa cum a dori .. Prin urmare, Consiliul a respins această critică, fiind rămasa rara obiect.

În ceea ce privește critica nr. 16 din contestație, societatea referitoare la - respectiv: „Este necesar ca autobuzele electrice să ofere o autonomie de transport de minim 200 km între 2 încărcări,

standardizat se referă numai la consumul de energie și nu indică autonomia autobuzelor”, precum și faptul că „testul Sort 1 standardizat; conform normelor UITP, nu se efectuează niciodată la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri”.

Referitor la acest aspect, contestatoarea a solicitat revenirea asupra acestei cerinței, în sensul de a nu se „solicita t drept document justificativ pentru a demonstra autonomia autobuzului electric, indicând un alt gen de document pentru demonstrarea autonomiei”, în opinia sa, în caz contrar, autonomia autobuzului electric nu va putea fi dovedită de către ofertanți în baza testului standardizat SORT 1.

Consiliul a constatat că autoritatea contractantă, pe baza principiului asumării răspunderii, statuat de art. 2 alin. (2) lit. f) din Legea nr. 98/ 2016. a venit cu următoarele

realizează având în vedere că în timpul sezonului turistic (iunie-septembrie) circulația se efectuează la viteze de 12 - 20 km/h datorită nivelului ridicat de aglomerare a zonei.”

Societatea a menționat că nu este de acord cu explicațiile anterioare, susținând că „testul SORT 1, conform normelor nu se efectuează niciodată în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau de climatizare (după caz), la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri. ndică un consum de energie efectuat pe un autovehicul, fără ca acesta să aibă încărcare maximă de pasageri și fără să funcționeze sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire (...)”, prezentând, în continuare, propriile explicații, dar fără a proba afirmațiile sale, contrar dispozițiilor art. 249 - Sarcina probei din Codul de procedură civilă, potrivit căror: „Cel care face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile anume prevăzute de lege”.

Consiliul a reținut dispozițiile art. 156 alin. (4), (5) și (6) din Legea nr. 98/2016, potrivit căror: „(4) în cazul în care autoritatea contractantă stabilește specificațiile tehnice potrivit dispozițiilor alin. (1) lit. b), aceasta nu respinge o ofertă pe motiv că lucrările, produsele sau serviciile oferite nu sunt conforme cu specificațiile tehnice la care se face trimitere, dacă ofertantul demonstrează în oferta sa, prin orice mijloace adecvate,



că soluțiile propuse îndeplinesc într-un mod echivalent cerințele definite prin specificațiile tehnice. (5) În cazul în care autoritatea contractantă stabilește specificațiile tehnice potrivit dispozițiilor alin. (1) lit. a), aceasta nu respinge o ofertă pentru lucrări, produse sau servicii care sunt conforme cu un standard național care transpune un standard european, cu un acord tehnic european, cu o specificație tehnică comună, cu un standard internațional sau cu un sistem de referință tehnic elaborat de un organism european de standardizare, dacă aceste specificații vizează cerințele de performanțe sau cerințele funcționale stabilite de autoritatea contractantă. (6) În cazul prevăzut la alin. (5), ofertantul demonstrează în oferta sa, prin orice mijloace adecvate, inclusiv cele prevăzute la art. 158, că lucrările, produsele sau serviciile conforme standardului satisfac cerințele de performanță sau cerințele funcționale stabilite de autoritatea contractantă.”

Prin urmare, față de cele expuse, Consiliul a respins, ca nefondată, solicitarea contestatoarei menționată anterior.

De asemenea, s-a reținut neîntemeiată critica de la pct. 17 al contestației, care vizează pct. 6 - Suspensia, din caietul de sarcini, unde se precizează: „Axa spate; cu două perne de aer; cu două amortizoare hidraulice cu dublu efect limitator de cursă”, societatea solicitând autorității contractante „să ia în calcul și oferta superioară celei solicitate cu privire la axa spate, respectiv să admită la licitație ca axa spate să fie cu:

cursă și patru pe confort și o amoi

Autoritatea contractantă nu a acceptat solicitarea contestatoarei, motivat de costurile mari de întreținere ce vor fi implicate de o astfel de soluție tehnică, costuri ce vor avea un impact direct asupra prețului serviciilor oferite beneficiarilor finali, locuitorii turiștii ce tranzitează răspunsul fiind: „Nu se acceptă solicitarea datorită costurilor mai ridicate de exploatare și întreținere”. De asemenea, autoritatea a susținut aceeași decizie de a nu accepta cererea contestatoarei, prezentând explicații detaliate în adresa nr. 48334/03.09.2020, postată pe SEAP, concluzionând, pe acest aspect: „(...) contestația propune să fie crescute aceste costuri de exploatare și întreținere în detrimentul eficienței economice și sociale pentru serviciile ce fac obiectul prezentei proceduri de atribuire”.

Față de cele prezentate, Consiliul nu a reținut ca întemeiată solicitarea contestatoarei de modificare a cerinței tehnice în discuție, raportat, pe de o parte, la dispozițiile art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016, citate anterior, precum și la faptul că specificațiile tehnice conținute în caietul de sarcini nu pot fi modificate doar în sensul dorit de contestatoare.

Consiliul a respins și critica societății de la punctul 19 din contestație, referitoare la pct. 17 din caietul de sarcini - Postul de Conducere, respectiv la cerința „în situația în care postul de conducere va fi separat de compartimentul pasagerilor, peretele despărțitor va fi vitrat în partea superioară dreaptă, (...)”, în opinia contestatoarei, fiind lăsată la altitudine ofertanților separarea sau nu a postului de conducere de compartimentul pasagerilor, deși, consideră că ar trebui să se precizeze, în mod clar, dacă se dorește sau nu separarea postului de conducere de compartimentul pasagerilor, aceasta deoarece ar trebui să primeze interesul autorității și nu cel al ofertantului, precum și „o evaluare corectă a ofertelor”.

Referitor la această observație, autoritatea contractantă a subliniat că „textul din caietul de sarcini precizează foarte clar că «în situația în care postul de conducere va fi separat de compartimentul pasagerilor, precizând că „acest aspect a fost expres menționat deoarece (...) a observat că în ofertele anexate la documentațiile prezentate în etapa de elaborare a Studiului de Fezabilitate, existau autobuze care în oferta standard aveau și



soluția tehnică de separare a celor două compartimente. Astfel s-a dorit să nu fie îngrădită libertatea de ofertare”, răspunsul din adresa nr. 47635/01.09.2020, fiind următorul: „Autoritatea contractantă nu are o solicitare expresă referitoare la delimitarea compartimentului de pasageri de cel al șoferului, însă dacă această compartimentare este prinsă în ofertă, ofertantul are obligația de a se asigura că «postul de conducere va fi separat de compartimentul pasagerilor cu peretele despărțitor ce va fi vitrat în partea superioară dreaptă, pentru asigurarea vizibilității la prima ușă și la sistemul de oglinzi protejat cu bare care să împiedice spargerea geamului în caz de aglomerație, iar în partea inferioară și în spatele conducătorului auto, va fi realizat din materiale rezistente mecanic (antivandalism și consolidată împotriva vibrațiilor) și rezistente la coroziune»”.

Față de cele de mai sus, Consiliul a apreciat că explicațiile autorității contractante sunt edificatoare, astfel că a respins, ca neîntemeiată, critica asupra acestui punct, întrucât Municipiul Mangalia a dat posibilitatea ofertei mai largi, din acest punct de vedere, fiind precizate foarte clar condițiile impuse.

Referitor la critica de la pct. 30, ce are în vedere factorul de evaluare „Termenul de livrare al primului autobuz (exprimat în zile și calculat cu data de la care se realizează de către achizitor comanda fermă de achiziție) - P2; Descriere: Termenul maxim până la care se va efectua prima livrare (exprimată în zile de la data efectuării comenzii ferme de către achizitor); Pondere: 10%; Algoritm de calcul: Punctajul maxim de 10 puncte, notat cu min va fi acordat celei mai mici durate din cadrul ofertelor evaluate. Punctajul pentru celelalte oferte se va calcula după formula  $P2n = (DLPmin/DLPn) \times 10$  puncte, unde P2n reprezintă punctajul obținut de ofertantul «n». Durata maxim acceptată până la livrarea primului autobuz este de 6 luni (184 zile), iar durata minim punctată nu este definită. Ofertele care vor prezenta o durată de livrare pentru primul autobuz mai mare de 6 luni (184 zile) vor fi considerate neconforme”, societatea apreciind că, pentru respectarea tratamentului egal și nediscriminatoriu și pentru a acționa într-o manieră transparentă și proporțională, „autoritatea contractantă va trebui să indice în clar care va fi momentul lansării comenzii ferme de achiziție”.

Legat de această observație, Consiliul a avut în vedere fișa de date achiziției, unde la cap. II.2.5 - Criterii de atribuire este menționat și următorul factor de evaluare, cu algoritmul de calcul aferent: «Termenul de livrare a autobuzelor (exprimată în zile și calculată începând cu data de la care se realizează de către achizitor comanda fermă de achiziție) - (P3). Termenul maxim până la care se va efectua livrarea (exprimată în zile de la data efectuării comenzii ferme de către achizitor) 10%. Punctaj maxim factor: 10. Algoritm de calcul: Punctajul maxim de 10 puncte, notat cu DL min, va fi acordat celei mai mici durate din cadrul ofertelor evaluate. Punctajul pentru celelalte oferte se va calcula după formula:  $P3n = (DL\ min / DL\ n) \times 10$  puncte, unde P3n reprezintă punctajul obținut de ofertantul „n” pentru factorul de evaluare și DL n reprezintă durata de livrare a autobuzelor stabilită de ofertantul „n”. Durata maxim acceptată până la care se poate realiza livrarea autobuzelor este 6 luni de la data livrării primului autobuz, iar durata minimă punctată nu este definită. Ofertele care vor prezenta o durată de livrare mai mare vor fi considerate neconforme.»

La această solicitare a contestatoarei, autoritatea contractantă a subliniat, în cadrul adresei nr. 47635/01.09.2020, în primul rând că „solicitarea de a indica în clar momentul lansării comenzii ferme nu are nicio legătură cu factorul de evaluare. Termenul de livrare a primului autobuz (exprimat în zile și calculat cu data de la care se realizează de către achizitor comanda fermă de achiziție) - P2 deoarece ofertanții trebuie să specifice un număr de zile aferente livrării raportate la momentul primirii comenzii ferme și nu la o dată calendaristică (de ex: 100 zile de la data primirii comenzii ferme din partea



Autorității Contractante). Mai mult decât atât, toți ofertanții trebuie să respecte aceeași metodologie de ofertare și prin urmare nu se poate invoca tratament inegal sau discriminatoriu.

Menționează că lansarea comenzii nu poate fi precizată la momentul lansării procedurii de achiziție, în cadrul proiectului din care face parte prezenta procedură desfășurându-se și alte activități care pot influența acest termen. Prin urmare, Autoritatea Contractanta consideră că societatea contestatoare nu a înțeles pe deplin cerința și a venit cu precizarea asupra textului și a metodologiei de evaluare în sensul că „Autoritatea contractantă își rezervă dreptul de a lansa comanda fermă atunci când condițiile tehnico-economice de la nivelul său vor asigura corecta derulare a proiectului. Nu se poate invoca factorul discriminator atât timp cât toți ofertanții ofertează în aceleași condiții”.

Ținând seama de explicațiile date de către [ ] raportat la modul în care este precizat factorul de evaluare în discuție, citat mai sus, împreună cu modul de calcul al punctajului aferent acestuia, Consiliul a respins ca neîntemeiată solicitarea contestatoarei de obligare a autorității contractante de a indica „în clar care va fi momentul lansării a comenzii ferme de achiziție”.

În justificarea acestei concluzii, Consiliul a avut în vedere, pe de o parte, faptul că autoritatea contractantă nu a impus o dată/zi exactă în care va lansa comanda, deoarece nu putea să prevadă cu exactitate nici măcar finalitatea evaluării procedurii, a desemnării ofertei câștigătoare etc. sau chiar a eventualele contestații, iar pe de altă parte, așa cum este formulat, algoritmul de calcul conduce în mod evident la indicarea unui interval de timp pe care ofertantul îl va menționa de la data lansării comenzii ferme din partea autorității contractante, adică 20, 30, 50 de zile sau 1. 2. 5 luni etc.

Ultima observație a societății [ ] menționată la punctul 31 al contestației, cu care nu a fost de acord nici după ce autoritatea contractantă a venit cu explicații prin adresa nr. 47635/01.09.2020, vizează tot factorul de evaluare Termenul de livrare a autobuzelor, mai sus menționat, respectiv cerința: „Durata maxim acceptată până la care se poate realiza livrarea autobuzelor este 6 luni de la data livrării primului autobuz, iar durata minimă punctată nu este definită”, precum și precizarea că „Ofertele care vor prezenta o durată de livrare mai mare vor fi considerate neconforme”, contestatoarea afirmând că „nu suntem siguri că autoritatea contractantă va evalua livrarea ultimelor 9 autobuze, în condițiile în care a impus obligatoriu livrarea unui /primului autobuz în maxim 6 luni de la lansarea comenzii ferme de achiziție sau «va face o medie» a livrării pentru toate cele 10 autobuze”.

În legătură cu neclaritatea de mai sus a contestatoarei asupra termenului maxim până la care se va efectua livrarea, cum se calculează și cum se acordă punctajul maxim, autoritatea contractantă, prin aceeași adresă nr. 47635/01.09.2020, a venit cu următoarea precizare: „Termenul maxim până la care se va efectua livrarea (exprimată în zile de la data efectuării comenzii ferme de către achizitor). Termenul se calculează ca număr de zile de la data lansării comenzii ferme de către achizitor și până la data livrării ultimului autobuz cu respectarea condiției impuse în caietul de sarcini pag 66/110 Cap 3.3 «Livrarea autobuzelor se poate realizat eşalonat, lunar, începând cu data primei livrări, minim 2 autobuze pe lună». În consecință, punctajul maxim se acordă ofertantului care prezintă cel mai mic număr de zile calculat după algoritmul de mai sus”.

Analizând explicațiile date de către autoritatea contractantă, Consiliul a apreciat că sunt clare și lămuritoare, în concordanță cu dispozițiile art. 32 alin. (2) din HG nr. 395/2016, conform căroră:

„Factorii de evaluare a ofertelor, precum și algoritmul de punctare prevăzut la alin. (1) se precizează în mod clar și detaliat în cadrul documentației de atribuire și vor reflecta metodologia de punctare a avantajelor care vor rezulta din propunerile tehnice și



financiare prezentate de ofertanți și trebuie să aducă un avantaj real, să nu fie formali și să poată fi urmăriți în cadrul procesului de evaluare a ofertelor și aplicare a criteriului de atribuire”, astfel că a respins, ca nefondată, afirmația contestatoarei (din adresa nr. 314/28.08.2020, înregistrată la CNSC cu nr. 36665/31.08.2020) potrivit căreia, „deși autoritatea contractantă a încercat o remediere, acest factor de evaluare rămâne în continuare neclar”.

**IV) Analizând plângerea sub aspectul motivelor invocate, în raport de soluția pronunțată de CNSC, de apărările formulate și de probele administrate, Curtea constată că este nefondată.**

Reclamanta contestă în prezenta cauză prevederi din documentația de atribuire, respectiv anumite specificații tehnice cuprinse în caietul de sarcini, întocmite pentru procedura de licitație deschisă derulată online, organizată de autoritatea contractantă în vederea atribuirii contractului de achiziție

Urmare a măsurilor de remediere luate de autoritatea contractantă după formularea contestației, dar și a explicațiilor oferite de aceasta în fața CNSC, reclamanta a înțeles să susțină prin plângere doar o parte dintre criticile formulate prin contestație, respectiv acele critici referitoare la caracteristicile tehnice impuse cu privire la dimensiunile exterioare ale autobuzelor și suspensia axă spate, respectiv cele referitoare la dovada autonomiei autobuzului electric, precum și criticile legate de criteriile de atribuire - factorul de evaluare denumit Termenul de livrare a primului autobuz și factorul de evaluare denumit Termenul de livrare a autobuzelor.

În ceea ce privește dimensiunile exterioare ale autobuzelor, reclamanta susține că prin caietul de sarcini s-a impus o lungime totală de minim 7000 mm - maxim 8400 mm, limita maximă fiind restrictivă, de natură a crea un avantaj anumitor operatori economici în condițiile în care lungimea standard a unui autobuz de dimensiuni medii este de 8500 mm. Reclamanta solicită ca autoritatea contractantă să fie obligată să modifice limita maximă a lungimii autobuzelor sau să impună alte intervale de lungime, precum 8000 mm - 8500 mm, ori să admită toleranța de +/- 3%, prevăzută de Regulamentul Parlamentului și al Consiliului nr. 1230/2012.

Curtea reține că prin răspunsul la clarificări (adresa nr. 46179/24.08.2020), autoritatea contractantă a arătat că „Cerința privitoare la dimensiunea maximă a autobuzului acceptat a fi oferit a fost stabilită prin Studiul de fezabilitate și Documentația de avizare, cu toate documentele anexă, care au stat la baza Cererii de finanțare aprobate de finanțatorul Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, în calitate de Autoritate de Management pentru Programul Operațional Regional 2014-2020, documente anexă la contractul de finanțare nr. 5044/2019 și prin urmare nu poate fi modificată. O modificare făcută unilateral de către autoritatea contractantă poate atrage respingerea decontării sumelor de către finanțator, risc pe care autoritatea contractantă nu și-l poate asuma.”

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

Prin urmare, legea recunoaște autorității contractante o anumită marjă de apreciere în stabilirea specificațiilor tehnice, lăsând la latitudinea acesteia evaluarea



„necesității” achiziționării anumitor bunuri, precum și a caracteristicilor tehnice ale acestora.

Singura condiție este aceea ca prin stabilirea anumitor specificații tehnice autoritatea contractantă să nu încalce principiile impuse prin art. 2 alin. 2 din Legea nr. 98/2016. Astfel, în aplicarea acestor principii, disp. art. 1 alin. 2 din HG nr. 935/2016 prevăd că „Pe parcursul aplicării procedurii de atribuire, autoritatea contractantă are obligația de a lua toate măsurile necesare pentru a evita apariția unor situații de natură să determine existența unui conflict de interese și/sau împiedicarea, restrângerea sau denaturarea concurenței.”

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

Având în vedere că autoritatea contractantă a stabilit o limită minimă și o limită maximă pentru parametrul reprezentând lungimea autobuzelor pe care urmează să le achiziționeze, dimensiuni pentru care a identificat existența pe piață a 4 oferte, nu se poate reține că prin stabilirea acestor dimensiuni a urmărit restrângerea concurenței și crearea unor discriminări între posibili ofertanți.

Prin urmare, câtă vreme nu poate fi reținută încălcarea principiilor achizițiilor publice Curtea consideră, în acord cu opinia Consiliului, că nu se justifică o modificare a specificațiilor tehnice stabilite prin studiul de fezabilitate și avute în vedere la acordarea finanțării doar pe motiv că produsele pe care le poate oferta reclamanta îndeplinesc alte cerințe tehnice decât cele stabilite de autoritatea contractantă, o eventuală intervenție a instanței în situația dată fiind de natură a încălca marja de apreciere recunoscută de legiuitor autorității contractante.

În egală măsură, nu poate fi reținută susținerea reclamantei privind obligativitatea admiterii toleranței de +/- 3%, prevăzută de pct. 1.2. din Apendicele 2 la Regulamentul nr. 1230/2012, având în vedere că toleranța indicată se referă la cerințele de omologare de tip pentru masele și dimensiunile autovehiculelor și ale remorcilor acestora, neputând fi impusă în cazul de față cu titlu de obligație în sarcina autorității contractante. Astfel, potrivit normei invocate, „Dacă limitele specificate la punctul 1.1 din părțile A-D ale prezentei anexe (dimensiuni maxime autorizate) nu sunt depășite, dimensiunile reale pot fi diferite de cele specificate de către producător cu cel mult 3%.”

Aceleași considerente sunt valabile și pentru critica ce vizează caracteristicile tehnice referitoare la suspensia axa spate, în legătură cu care reclamanta susține că un autobuz echipat pe axa spate cu patru perne de aer și patru amortizoare hidraulice cu dublu efect cu limitator de cursă este net superior, atât economic, cât și tehnic unuia echipat cu două perne de aer și două amortizoare hidraulice cu dublu efect cu limitator de cursă.

Prin răspunsul la clarificări (pct. 25), autoritatea contractantă a precizat că nu se acceptă solicitarea (admiterea la licitație și a ofertelor cu suspensie și la axa spate cu 4 amortizoare hidraulice cu dublu efect cu limitator de cursă și patru perne de aer) din cauza costurilor mai ridicate de exploatare și întreținere.

În memoriul tehnic elaborat de ing. Bogdan Domnescu se arată că „varianta cu 4 perne de aer și 4 amortizoare este mai economică și implică costuri de exploatare mai reduse față de varianta cu 2 perne și 2 amortizoare”.

De asemenea, din punctul de vedere întocmit de prof. univ. dr. Ion Tabacu, depus la dosarul cauzei de către reclamantă, rezultă că „pentru suspensia unui autobuz urban cu capacitatea de circa 50 de locuri și masă maximă admisă în jurul valorii de 11000 kg recomandabilă este suspensia integral pneumatică, realizată cu 4 perne și 4 amortizoare,



suspensie care dincolo de faptul că îndeplinește în condiții egale cu suspensia cu elemente elastice mixte cerințele de confort, este superioară în privința costurilor de întreținere, mentenanței și fiabilității”.

Fără a contesta aspectele tehnice prezentate în punctele de vedere menționate, respectiv superioritatea soluției tehnice propuse de reclamantă în raport cu cea reținută de autoritatea contractantă, atât din punct de vedere al cerințelor de confort, cât și al fiabilității, Curtea consideră că nu poate fi justificată o modificare a specificațiilor tehnice în sensul solicitat de reclamantă în lipsa unei evaluări concrete a costurilor de achiziție, de întreținere și mentenanță pentru a se stabili dacă o eventuală schimbare a specificațiilor tehnice nu se reflectă în mod corespunzător și în oferta financiară, determinând astfel modificarea costurilor avute în vedere de autoritatea contractantă la momentul întocmirii studiului de fezabilitate și acordării finanțării.

Referitor la obligația de prezentare a testului standardizat pentru dovedirea autonomiei autobuzului electric, care trebuie să fie de minim 200 km între două încărcări, la o viteză de deplasare de 20 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri, instanța reține, în acord cu opinia Consiliului, că devin pe deplin aplicabile disp. art. 156 alin. (4), (5) și (6) din Legea nr. 98/2016, așa încât ofertanții pot demonstra prin orice mijloace adecvate, că soluțiile propuse îndeplinesc într-un mod echivalent cerințele definite prin specificațiile tehnice sau că produsele conforme unui anumit standard satisfac cerințele de performanță sau cerințele funcționale stabilite de autoritatea contractantă.

De asemenea, în ceea ce privește termenul de livrare a primului autobuz, respectiv termenul de livrare a autobuzelor, factori de evaluare pentru care s-au stabilit câte 10 puncte maxim, reclamanta critică modul de stabilire a factorilor de evaluare doar din perspectiva faptului că termenele de livrare se raportează la data la care se realizează de către achizitor comanda fermă de achiziție, dată care nu a fost fixată de autoritatea contractantă.

Curtea constată că prezentarea factorilor de evaluare menționați este clară, fiind explicat algoritmul de calcul și condițiile pe care trebuie să le îndeplinească ofertele în ceea ce privește termenele maxime de livrare – a primului autobuz, respectiv a celorlalte autobuze –, algoritmul de calcul nefiind în contradicție cu condiția impusă prin caietul de sarcini – pag. 66, Cap. 3.3 privind posibilitatea de livrare eșalonată a autobuzelor „lunar, începând cu data primei livrări, minim 2 autobuze pe lună”. Astfel, durata maxim acceptată până la care se poate realiza livrarea primului autobuz este de 6 luni (184 zile) de la efectuarea comenzii ferme de către achizitor, iar durata maxim acceptată până la care se poate realiza livrarea autobuzelor este de 6 luni de la data livrării primului autobuz, aceasta putând fi făcută și eșalonat, minim 2 autobuze pe lună.

Prin urmare, instanța consideră că nu există dificultăți privind înțelegerea și aplicarea factorilor de evaluare astfel cum aceștia au fost formulați de către autoritatea contractantă, criticile reclamantei în acest sens fiind neîntemeiate.

Pentru considerentele expuse, apreciind că motivele invocate de reclamantă sunt nefondate, soluția CNSC privind respingerea contestației fiind legală și temeinică, urmează a respinge plângerea ca atare, în baza art. 34 alin. 5 din Legea nr. 101/2016.

Având în vedere soluționarea plângerii la primul termen de judecată acordat, instanța va respinge cererea de suspendare a procedurii formulată de reclamantă prin plângere ca rămasă fără obiect.



**PENTRU ACESTE MOTIVE,  
ÎN NUMELE LEGII  
HOTĂRĂȘTE:**

**Respinge ca nefondată plângerea împotriva deciziei nr. 1604/C6/1734 din  
08.09.2020, pronunțată de**

**Respinge cererea de suspendare ca rămasă fără obiect.**

Definitivă.

Pronunțată azi, 07.10.2020, prin punerea soluției la dispoziția părților de către  
grefa instanței.

Președinte,  
Augustina Livia Nistor

Judecător,  
Elena Carina Gheorma

Judecător,  
Carmen Duță

Grefier,  
Carolina Matără

Red.hot.jud.E.C.Gheorma  
Gref.C.Matără  
08 Octombrie 2020

CONFORM CU ORIGINALUL