

Către: CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR („CNȘC”)
Mun. București, Str. Stavropoleos nr. 6, Sector 3
Fax: 021.310.46.42, office@cnsr.ro

Spre știința: MUNICIPIULUI BÂRLAD
Mun. Bârlad, str. 1 Decembrie nr. 21, jud. Vaslui
Tel/fax: 0235411760/0235416867; e-mail: raducuaurelian@primariabarlad.ro;
achizitii@primariabarlad.ro

Ref.: Procedura de licitație deschisă având ca obiect „Furnizarea de autobuze electrice echipate cu sisteme GPS și sistem de informare călători”, anunț de participare nr. CN1028351/12.02.2021



**DOMNULE PREȘEDINTE,
ONORAT CONSILIU,**

Subscrisa, **BMC TRUCK & BUS SA**, cu sediul în comuna Ciorogârla, satul Ciorogârla, Șos. București nr. 24, jud. Ilfov, având CUI 14442959, înmatriculată în Registrul Comerțului sub nr. J23/190/2002, reprezentată legal de președintele consiliului de administrație, Sinan Kilic (denumită în continuare „BMC”),

reprezentată convențional de **SCA Tuca Zbârcea & Asociații**, cu sediul profesional în București, Șos. Nicolae Titulescu nr. 4-8, America House, Aripa de Vest, etaj 8, sector 1, 011141, adresă la care vă solicităm să dispuneți comunicarea tuturor actelor de procedură conform art. 158 C. pr. civ.¹, e-mail: cristian.neagu@tuca.ro ; ionut.serban@tuca.ro,

în temeiul art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016,
formulăm

CONTESTAȚIE

prin care solicităm:

1. anularea raportului procedurii nr. 43619/08.10.2021, în ceea ce privește:
 - a. declararea ca și conformă și acceptabilă a ofertei Anadolu Automobil Rom SRL; și
 - b. modalitatea de aplicare a algoritmului de calcul aferent factorului de evaluare denumit „componenta tehnică 4 - cost mentenanță pe an”, neluarea în seamă a discount-ului acordat de BMC TRUCK&BUS SA și acordarea unui punctaj de 1,84 ofertei Anadolu Automobil Rom SRL;
2. anularea comunicărilor privind rezultatul procedurii de atribuire;
3. anularea tuturor actelor care au fundamentat emiterea actelor administrative precizate la punctele 1 și 2, precum și a tuturor actelor subsecvente;

¹ Față de prevederile art. 10 lit. a) din Legea nr. 101/2016, indicăm și următoarele coordonate de contact ale SCA Tuca Zbârcea & Asociații: tel.: 021 204 88 90, fax: 021 204 88 99, e-mail: cristian.neagu@tuca.ro, iar față de art. 158 alin. (1) C. pr. civ., indicăm persoanele însărcinate cu primirea corespondenței: avocații Ionuț Șerban și Cristian Neagu și asistentele recepție - Alina Radu, Claudia Stanciu, Ana Maria Dobre, Beatrice Viașu.

DOMNULUI PREȘEDINTE AL CONSILIULUI NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

4. obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertelor Anadolu Automobil Rom SRL și BMC TRUCK&BUS SA, în sensul:
- verificării conformității și caracterului acceptabil al ofertei Anadolu Automobil Rom SRL cu cerințele documentației de atribuire, având în vedere considerentele deciziei Consiliului care urmează a fi pronunțată și prevederile legale aplicabile, în special principiile tratamentului egal și nediscriminării; și
 - aplicării corecte a algoritmului de calcul al factorului de evaluare denumit „componenta tehnică 4 - cost mentenanță pe an” cu luarea în considerare a costului efectiv al mentenanței ofertat de BMC TRUCK&BUS SA, cu consecința recalculării punctajului acordat ofertei Anadolu Automobil Rom SRL;
5. obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul demers procesual,
- pentru următoarele motive.

I. SCURTĂ EXPUNERE A SITUAȚIEI DE FAPT

- Prin anunțul de participare nr. CN1028351/12.02.2021, municipiul Bârlad a publicat procedura de atribuire având ca obiect „Furnizarea de autobuze electrice echipate cu sisteme GPS și sistem de informare călători”, cu o valoare estimată de 17.991.801,40 lei.
- În procedură s-au înscris societățile Anadolu Automobil Rom SRL („Anadolu”), BMC TRUCK&BUS SA („BMC”) și Solaris Bus & Coach SRL („Solaris”).
- Toate cele trei oferte au fost declarate admisibile și conforme ulterior parcurgerii etapelor de calificare și evaluare.
- În urma aplicării criteriului de atribuire cel mai bun raport calitate - preț și acordării punctajelor aferente factorilor de evaluare, clasamentul ofertelor a fost următorul:

Factori de evaluare	Anadolu	BMC	Solaris
Punctaj componenta tehnică 1 - garanția extinsă pentru bateria electrică	15	15	0
Punctaj componenta tehnică 2 - autonomia extinsă a autobuzului electric	15	15	0,30
Punctaj componenta tehnică 3 - consum energetic conform SORT2	15	15	12,25
Punctaj componenta tehnică 4 - cost de mentenanță pe an	1,84	5	1,12
Punctaj evaluare financiară	50	46,15	41,69
Punctaj total (loc clasament)	96,84 (I)	95,07 (II)	55,36 (III)

- În consecință, autoritatea contractantă a emis raportul procedurii nr. 43619/08.10.2021 (publicat în SEAP la data de 18.10.2021) și transmis participanților comunicările referitoare la rezultatul procedurii de atribuire.
- În continuare, vom arăta că actele emise de către achizitor sunt nelegale, întrucât:

- a) factorul de evaluare referitor la costul de mentenanță pe an a fost aplicat greșit, autoritatea contractantă neluând în considerare prețul concret/real ofertat de către BMC și atribuind astfel un punctaj superior nejustificat ofertei Anadolu (*Secțiunea A a contestației*);
- b) oferta Anadolu este neconformă și, după caz, inacceptabilă, fiind încălcate prevederile documentației de atribuire și dispozițiile legale referitoare la completarea ofertelor în urma solicitării de clarificări din partea autorității contractante (*Secțiunile B, C și D ale contestației*).

II. ARGUMENTAȚIA ÎN DREPT

A. GREȘITA APLICARE A FACTORILOR DE EVALUARE

- 7. Atât în raportul procedurii, cât și în procesele-verbale de evaluare se arată că autoritatea contractantă nu a ținut cont, la aplicarea factorului de evaluare aferent componentei tehnice 4 - cost mentenanță pe an, de reducerea de 99,99% acordată de către BMC².
- 8. Această abordare rezultă și din modalitatea de formulare a solicitării de clarificare a autorității contractante referitoare la costul mentenanței, prin care nu face nicio referire la prețul real, redus, ci la o eroare aritmetică de 0,10 lei.
- 9. În cadrul documentației de atribuire, achizitorul a impus următoarele reguli referitoare la costul mentenanței pe an:
 - a) fișa de date a achiziției: cost de mentenanță pe an (C_m) - costurile necesare pentru reviziile tehnice periodice, în scenariul minim necesar de o revizie/an la care se adaugă valorile aferente prețurilor consumabilelor minime care sunt indispensabile funcționarii corespunzătoare a autovehiculului/an (specificate și detaliate de fiecare ofertant în parte, în funcție de caracteristicile tehnice ale autobuzului ofertat).
 - b) nota din Formularul 10 privind calculul acestei valori:
 - (i) cost de mentenanță pe an:
 - i.1) costurile necesare pentru reviziile tehnice periodice, în scenariul minim necesar de o revizie / an = C_1 (trebuie să fie specificat de fiecare ofertant în parte, în funcție de caracteristicile tehnice ale vehiculelor).
 - i.2) valori aferente prețurilor consumabilelor minime care sunt indispensabile funcționarii corespunzătoare a autovehiculului/an = C_2 (trebuie să fie specificat de fiecare ofertant în parte, în funcție de caracteristicile tehnice ale vehiculelor).

Costul anual de mentenanță este: $C_m = C_1 + C_2$ unde: C_m - cost anual de mentenanță.
 - c) răspunsul consolidat la solicitările de clarificare nr. 11132/23.03.2021, punctul 48 - „Costul de mentenanță se va prezenta pe toată perioada de garanție minimă impusă (minim 2 ani, conform punctului 3.5 Condiții generale privind garanția din caietul de sarcini). În costul anual de mentenanță se va include atât prețul reviziilor tehnice periodice, cât și prețul consumabilelor care se schimbă în momentul în care uzura

² A se vedea în acest sens și *Anexa 1* - adresa nr. 45072/19.10.2021 referitoare la modul de acordare a punctajului aferent factorilor de evaluare.

acestora depășește o anumită limită (inclusiv cele relatate în solicitare). Autoritatea contractantă confirmă faptul că se va lua în calcul un cost mediu anual”.

10. În cuprinsul caietului de sarcini nu se face referire la vreo obligație a operatorilor economici de a oferi un preț minim al costului de mentenanță, fiind impuse doar sarcinile aferente activităților de întreținere, de mentenanță și de remediere a defectelor (pct. 3.8, pag. 49 și urm.).
11. Prin urmare, nicăieri în documentația de atribuire nu se prevede obligația BMC de a oferi o anumită valoare minimă a costului mentenanței.
12. Chiar și situația celei mai restrictive interpretări a prevederilor documentației de atribuire, concluzia ar fi că ofertanții nu ar putea să propună un cost al mentenanței cu o valoare de 0 lei, întrucât actele elaborate de autoritatea contractantă nu implementează un nivel minim, iar „documentația de atribuire conține toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire” (art. 154 din Legea nr. 98/2016).
13. Potrivit art. 32 alin. (9) teza a II-a lit. b) din Anexa la HG nr. 395/2016, „pentru fiecare factor de evaluare autoritatea contractantă are obligația de a stabili o pondere care să reflecte în mod corect: b) **cuantumul valoric al avantajelor de natură financiară pe care ofertanții le pot oferi prin asumarea unor angajamente suplimentare în raport cu cerințele minime prevăzute în caietul de sarcini sau documentul descriptiv**”.
14. Modalitatea de adoptare a factorului de evaluare relevant și a algoritmului de calcul aferent³ subliniază chiar aceste avantaje de natură financiară pe care unii ofertanți ar putea să le ofere.
15. În acest sens, BMC și-a asumat, prin acordarea unui discount de 99,99% și, în consecință, prin ofertarea unor costuri de mentenanță de 0,23 lei în primul an și de 0,44 lei în al doilea an⁴, un angajament suplimentar de care ar urma să beneficieze autoritatea contractantă.
16. În lipsa unor cerințe minime existente în caietul de sarcini, o astfel de ofertă nu poate fi desconsiderată.
17. În condițiile expuse, decizia autorității contractante de a nu lua în considerare discount-ul de 99,99% acordat de către BMC este profund nelegală și a condus la atribuirea unui punctaj necorespunzător ofertei Anadolu.
18. Astfel, având în vedere că algoritmul de calcul al punctajului atribuit ofertei care conține un cost al mentenanței mai mare include și prețul ofertat de către participantul care propune cel mai mic cost al mentenanței, un calcul corect ar presupune ca Anadolu să primească 0,000037193 puncte.
19. Potrivit fișei de date a achiziției, pentru autobuzul cu alt cost de mentenanță [*n. n.* - decât cel mai mic ofertat] punctajul P4 se calculează astfel: $P4(n) = CM_{\min} / CM_n \times 5$, unde:
 - CM_{\min} - cost anual de mentenanță minim ofertat;
 - CM_n - cost anual de mentenanță ofertat în cadrul ofertei *n*, altul decât cel minim. Cost de mentenanță pe an (C_M), în euro, este format din $C_M = C_1 + C_2$, unde:
 - C_1 reprezintă costurile necesare pentru reviziile tehnice periodice, în scenariul minim necesar de o revizie / an;

³ Atribuirea unui punctaj mai mic ofertantului care ofertează un cost de mentenanță mai mare.

⁴ Și, suplimentar, un cost redus cu 99,99% inclusiv în al treilea an.

- C_2 reprezintă suma prețurilor consumabilelor minime care sunt indispensabile funcționării corespunzătoare a autovehiculului/an (specificate și demonstrate argumentat de fiecare ofertant în parte, în funcție de caracteristicile tehnice ale autobuzului ofertant).

20. Prin urmare, înlocuind CM_{\min} atribuit de autoritatea contractantă (3.308,52) cu cel ofertat în mod concret/real de către BMC (0,34), rezultă un punctaj **P4 (Anadolu) = $0,34 / 9007,07 \times 5 = 0,00018874$** .
21. **Așadar, omisiunea autorității contractante de a avea în vedere costul mediu anual al mentenanței efectiv ofertat de către BMC a condus la acordarea unui punctaj eronat ofertei Anadolu, aspect care influențează și clasamentul final al ofertelor⁵.**

B. NELEGALA COMPLETARE A OFERTEI ANADOLU ȘI LIPSA DE CONCLUDENȚĂ A RĂSPUNSURILOR ACESTEIA

22. În cadrul *Secțiunilor* următoare - *B.1 - B.16* - ne vom referi la clarificările solicitate de către autoritatea contractantă prin adresa nr. 36398/30.08.2021 și răspunsurile societății Anadolu:
 - (i) a căror acceptare a condus la modificarea/completarea nelegală a ofertei respective;
 - (ii) neconcludente, care ar fi impus sancțiunea respingerii ofertei ca inacceptabilă.

B.1. Clarificarea nr. 1

23. În caietul de sarcini (pct. 4 - Documentații ce trebuie furnizate autorității contractante în legătură cu produsul, pagina 52) s-a solicitat prezentarea documentației complete pentru activitatea de mentenanță a autobuzelor electrice (revizii tehnice-planul proceselor tehnologice, planificate, periodicitate, consumabile, SDV (Scule Dispozitive Verificatoare) specifice și aparatele de diagnoză pentru realizarea activității de mentenanță, calculul suprafeței pentru călătorii în picioare.
24. Prin clarificarea nr. 1, autoritatea contractantă a solicitat ca Anadolu să clarifice de ce documentația pentru activitatea de mentenanță a autobuzelor electrice, prezentată în Anexa 9 din fișierul *Anexe 1-10-semnat.pdf*, nu cuprinde și precizări referitoare la reviziile tehnice - planul proceselor tehnologice, planificate, SDV (Scule Dispozitive Verificatoare) specifice și aparatele de diagnoză pentru realizarea activității de mentenanță, așa cum au fost solicitate în caietul de sarcini.
25. Prin răspunsul formulat la data de 7.09.2021, Anadolu a prezentat o anexă care cuprindea:
 - a) un plan de mentenanță revizii tehnice planificate, periodicitate, consumabile, SDV (Scule Dispozitive Verificatoare) specifice și aparatele de diagnoză pentru realizarea activității de mentenanță; și
 - b) un manual de service privind planul proceselor tehnologice și modul de efectuare a acestora.
26. Autoritatea contractantă a acceptat acest răspuns, considerând că au fost oferite toate informațiile solicitate prin documentația de atribuire.
27. Or, procedând astfel, achizitorul a încălcat:
 - a) dispozițiile art. 209 din Legea nr. 98/2016, potrivit cărora autoritatea contractantă poate solicita clarificări și, după caz, completări ale documentelor prezentate de ofertanți în

⁵ Diferența dintre punctajele atribuite ofertelor Anadolu și BMC este de doar 1,77. Acordarea corectă a punctajelor ar presupune clasarea ofertei BMC pe locul I în clasamentul ofertelor.

cazul în care informațiile sau înscrisurile sunt incomplete sau eronate sau în cazul în care lipsesc anumite documente, dar: (i) cu respectarea principiilor tratamentului egal și transparenței și (ii) fără a determina apariția unui avantaj evident în favoarea unui ofertant;

b) prevederile caietului de sarcini prevăzute de:

(i) pct. 3.4.2 - Cerințe tehnice eliminatorii - generalități, secțiunea „Caracteristici operaționale autobuze” - ultimul paragraf - „*ofertantul va furniza aceste date împreună cu planul de revizii tehnice planificate*” (pagina 14); și

(ii) pct. 4 - Documentații ce trebuie furnizate autorității contractante în legătură cu produsul - „*Alături de specificațiile tehnice detaliate aferente prezentului caiet de sarcini, ofertantul va prezenta, în limba română sau altă limbă și traducere autorizată în limba română, următoarele: [...] 4. Documentația completă pentru activitatea de mentenanță a autobuzelor electrice (revizii tehnice-planul proceselor tehnologice, planificate, periodicitate, consumabile, SDV (Scule Dispozitive Verificatoare) specifice și aparatele de diagnoză pentru realizarea activității de mentenanță, calculul suprafeței pentru călătorii în picioare*” (pagina 52)⁶; și

c) dispozițiile fișei de date a achiziției - punctul IV.4.1 Modul de prezentare al propunerii tehnice, punctul III.2 - „*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 tehnice și/sau completarea greșită a unui document ori neprezentarea acestuia conținând cel puțin informațiile solicitate, poate conduce la declararea ofertei ca fiind neconformă*”.

28. Nesocotind aceste reguli, comisia de evaluare a acceptat prezentarea de către Anadolu a unor documente care trebuiau să fie anexate la propunerea tehnică cu respectarea termenului-limită de depunere a ofertelor, fiind menționat expres în caietul de sarcini că este imperativă furnizarea planului de revizii tehnice planificate.

29. În jurisprudența sa, **Curtea de Justiție a Uniunii Europene a statuat asupra limitelor dreptului autorității contractante de a permite ca, prin clarificări, să se lămurească/completeze o ofertă, stabilind că:** „[...] a permite autorității contractante să solicite unui candidat a cărui ofertă o apreciază a fi imprecisă sau neconformă cu specificațiile tehnice din caietul de sarcini clarificări în această privință ar implica riscul de a se considera că această autoritate contractantă, în cazul în care oferta candidatului respectiv ar fi în final reținută, a negociat în mod confidențial această ofertă, în detrimentul celorlalți candidați și cu încălcarea principiului egalității de tratament (Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții, C-599/10, EU:C:2012:191, punctul 37). Cu toate acestea, Curtea a avut ocazia să statueze că principiul egalității de tratament nu se opune ca o ofertă să poată fi corectată sau completată punctual, atunci când aceasta necesită în mod vădit o clarificare sau atunci când este vorba despre înlăturarea unor erori materiale evidente, însă cu condiția respectării anumitor cerințe [a se vedea în acest sens, în cadrul unor proceduri de cerere de ofertă restrânse prevăzute de Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii (JO 2004, L 134, p. 114, Ediție specială, 06/vol. 8, p. 116), Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții, C-599/10, EU:C:2012:191, punctele 35-45, în ceea ce privește etapa de apreciere a ofertelor, precum și Hotărârea din 10

⁶ Această ultimă cerință se regăsește și în fișa de date a achiziției, punctul IV.4.1 - Modul de prezentare al propunerii tehnice.

octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctele 30-39, în ceea ce privește etapa de preselecție a ofertanților]. **Mai întâi**, o cerere de clarificare a unei oferte, care poate interveni numai după ce autoritatea contractantă a luat cunoștință de ansamblul ofertelor, trebuie, în principiu, să fie adresată în mod echivalent tuturor ofertanților care se află în aceeași situație și trebuie să privească toate punctele ofertei care impun o clarificare (a se vedea Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții, C-599/10, EU:C:2012:191, punctele 42-44, precum și Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctele 34 și 35). **În plus**, această cerere nu poate conduce la prezentarea de către un anumit ofertant a ceea ce în realitate ar fi o nouă ofertă (a se vedea Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții, C-599/10, EU:C:2012:191, punctul 40, și Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctul 36). **În sfârșit**, **cu titlu general**, în cadrul exercitării puterii de apreciere de care dispune în ceea ce privește posibilitatea de a le solicita candidaților să își clarifice oferta, autoritatea contractantă trebuie să trateze candidații în mod egal și loial, astfel încât să nu se poată considera, la finalizarea procedurii de selecție a ofertelor și în raport cu rezultatul acesteia, că solicitarea de clarificare a favorizat sau a defavorizat nejustificat candidatul sau candidații cărora le-a fost adresată (a se vedea Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții, C-599/10, EU:C:2012:191, punctul 41, precum și Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctul 37). **Cu toate acestea**, o solicitare de clarificare nu poate suplini lipsa unui înscris sau a unei informații a căror comunicare era impusă de documentele contractului, întrucât autoritatea contractantă este obligată să respecte cu strictete criteriile stabilite chiar de ea (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctul 40). [...] Or, în conformitate cu jurisprudența citată la punctul 29 din prezenta hotărâre, o solicitare adresată de autoritatea contractantă unui ofertant de a furniza declarațiile și documentele necesare nu poate avea, în principiu, alt obiect decât clarificarea ofertei acestuia din urmă sau îndreptarea unei erori vădite care viciază oferta menționată. Prin urmare, ea nu îi poate permite cu titlu general unui ofertant să furnizeze declarațiile și documentele a căror comunicare era impusă prin caietul de sarcini și care nu au fost comunicate în termenul stabilit pentru depunerea ofertelor. Conform jurisprudenței menționate la punctul 31 din prezenta hotărâre, ea nu poate nici să aibă ca rezultat depunerea de către un ofertant a unor documente care cuprind modificări de așa natură încât constituie, în realitate, o nouă ofertă. În orice caz, obligația care poate reveni unei autorități contractante, în temeiul dreptului național, de a le solicita ofertanților să furnizeze declarațiile și documentele necesare pe care nu le-au transmis în termenul stabilit pentru depunerea ofertelor sau să corecteze aceste declarații și aceste documente în cazul existenței unor erori nu poate fi recunoscută decât în măsura în care completările sau corectările aduse ofertei inițiale nu conduc la modificarea acesteia în mod substanțial. Astfel, din cuprinsul punctului 40 din Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții (C-599/10, EU:C:2012:191), reiese că oferta inițială nu poate fi corectată pentru a înlătura erori materiale vădite decât cu titlu de excepție și doar dacă această modificare nu conduce la propunerea în realitate a unei noi oferte” (sublinierile ne aparțin)⁷.

30. Or, în speță, prin permiterea completării ofertei cu documente a căror comunicare era impusă prin caietul de sarcini, autoritatea contractantă a încălcat limitele dreptului conferit de art. 209 din Legea nr. 98/2016, avantajând în mod injust ofertantul Anadolu.

⁷ Hotărârea din 11 mai 2017 pronunțată în Cauza Archus sp. z o.o., C-131/16, ECLI:EU:C:2017:358, punctele 28-33 și 36-37.

B.2. Clarificarea nr. 7

31. În caietul de sarcini - pct. 3.4.2 - Cerințe tehnice eliminatorii - generalități, paragraful 6 al paginii 12 - se solicită: „având în vedere condițiile specifice ale transportului public, autobuzele electrice vor permite conectarea la doua sisteme de încărcare a bateriilor, lentă și rapidă, care vor funcționa cu același randament indiferent de condițiile climatice specifice, respectiv temperaturi de la - 30 până la + 50 grade Celsius. **Încărcare lentă - în care bateriile se vor încărca 100% din capacitate, în maxim 8 ore; Încărcare rapidă - între 5 - 15 minute în care bateriile electrice se vor încărca între 10% -25% din capacitatea acestora - utilizată pentru prelungirea duratei de funcționare a autobuzului**”.
32. La pagina 21 - secțiunea „Baterii electrice”, paragraful 3 - se menționează că „**bateriile electrice vor permite minim 3 încărcări rapide/autobuz electric/ zi (maxim 15 minute) și o încărcare lentă/autobuz (maxim 8 ore), fără să își piardă calitățile funcționale pe toată perioada de garanție a bateriilor**”.
33. Totodată, la pagina 22 - secțiunea „Încărcarea bateriilor electrice” - se precizează că, „datorită condițiilor specifice ale transportului public, autobuzele electrice vor permite conectarea la două sisteme de încărcare a bateriilor, lentă și rapidă, care vor funcționa cu același randament indiferent de condițiile climatice specifice, respectiv temperaturi de la - 30 până la + 50 grade Celsius. **Încărcare lentă în care bateriile se vor încărca 100% din capacitate, în maxim 8 ore. Pentru aceasta încărcare autobuzele trebuie să aibă o priza trifazată de 400 V c.a. prin care se cuplează cu un conector adecvat la stația de încărcare care alimentează bateriile cu energie electrică trifazată la 400 V curent alterativ**”. De asemenea, ultimul paragraf al secțiunii precizează expres că „Furnizorul de autobuze [...] va specifica în oferta tehnică detaliile tehnice pentru asigurarea compatibilității autobuzelor cu viitoarele soluții de încărcare, în condițiile păstrării garanției pentru acumulatori”.
34. Conform fișei de date a achiziției - punctul IV.4.1 - Modul de prezentare al propunerii tehnice - „Propunerea tehnica va conține: I) Specificațiile tehnice detaliate ale produsului ofertat prezentate în limba română sau alta limba si traducere autorizata in limba romana, constând în următoarele: 1. Comentarii - articol cu articol - ale specificațiilor tehnice conținute în caietul de sarcini, prin care sa se demonstreze corespondenta propunerii tehnice cu specificațiile respective, prezentate in ordinea din caietul de sarcini, inclusiv completarea corespunzătoare a formularelor 8 si 9 si 10 din secțiunea "FORMULARE", însoțite de documente doveditoare, după caz (rezultate teste, desene, scheme etc.) a celor declarate in acestea”.
35. Completarea corespunzătoare a Formularului 8 (punctul 12) presupune:
- precizarea timpului de încărcare lentă a autobuzelor - maxim 8 ore; și
 - prezentarea în dreptul fiecărei cerințe a documentelor tehnice doveditoare atașate la ofertă și pagina la care se află acestea (extras din cartea tehnică, scheme, fotografii, etc.).
36. Prin solicitarea de clarificare, autoritatea contractantă a sesizat că în cadrul formularului nr. 8, în dreptul cerinței privind timpul de încărcare lentă se precizează, ca și document tehnic doveditor, anexa nr. 6, cu toate că în din conținutul acesteia nu rezultă timpul de încărcare lentă a autobuzelor electrice (de maxim 8 ore).
37. Prin răspunsul său, Anadolu a arătat că „în cadrul ofertei NU sunt oferite si stațiile de încărcare lentă și, respectiv rapidă, anexele prezentate au rolul a exemplifica modele compatibile cu autobuzele oferite, modele prezentate cu titlu informativ detin mai multe variante de putere. In fisele tehnice fiind prezentate modelele de baza. Mentionam ca in anexa 6 este prezentat un model de statie lenta care permite incarcarea cu 22 kwh. Asadar

indeplineste conditia minima a timpului de incarcare a statiei lente in maxim 8 ore luand in considerare capacitatea totala a bateriilor care este de 176 kw”.

38. Autoritatea contractantă a considerat acest răspuns ca fiind acceptabil și concludent.
39. Cu toate acestea, clarificarea realizată de către Anadolu este incompletă și greșită.
40. Propunerea tehnică declarată câștigătoare nu corespunde complet cerințelor amintite în paragrafele anterioare, întrucât nu prezintă:
 - a) tipul de priză de încărcare;
 - b) echipamentul de tip „On Board Charger” pentru încărcare în curent alternativ.
41. Prezentarea caracteristicilor stației de încărcare nu este suficientă, fiind necesară indicarea tipului prizei de încărcare lentă în curent alternativ și caracteristicile echipamentului de tip „On Board Charger”, care asigura încărcarea lentă în curent alternativ.
42. Chiar dacă aceste două elemente ar fi fost oferite de Anadolu, respectiv o priză și un „On Board Charger” de 22 kW care să fie cuplat la o stație de încărcare de 22 kW, capacitatea oferită a bateriilor de 176 kWh împiedică o încărcare completă în maximum 8 ore întrucât:
 - a) randamentul sistemului de încărcare este de maxim 0,98;
 - b) spre finalul procesului de încărcare viteza se reduce din cauza fenomenului de saturare a reacțiilor chimice dintre elementele constituente ale bateriilor electrice, care prelungește timpul de încărcare cu aprox. 15 minute;
43. Astfel, ținând cont de randamentul sistemului de încărcare, autobuzul electric primește în mod real 21,56 kWh, iar timpul real de încărcare va fi de 8,41 ore (aproximativ 8 ore și jumătate)⁸.
44. Prin urmare, oferta Anadolu nu corespunde cerințelor din caietul de sarcini și fișa de date a achiziției, întrucât:
 - a) pe de o parte, nu prezintă: tipul de priză de încărcare și echipamentul de tip „On Board Charger” pentru încărcare în curent alternativ;
 - b) pe de altă parte, nu îndeplinește cerințele referitoare la încărcarea lentă a bateriilor electrice, respectiv timpul de maxim 8 ore în care este imperativă încărcarea la un procent de 100%.
45. **Ca atare, oferta Anadolu este neconformă și ar fi trebuit să fie respinsă ca atare de către comisia de evaluare.**

B.3. Clarificarea nr. 8

46. În caietul de sarcini - pct. 3.4.2 - Cerințe tehnice eliminatorii - generalități, paragraful 6 al paginii 12 - se solicită: „având în vedere condițiile specifice ale transportului public, autobuzele electrice vor permite conectarea la doua sisteme de încărcare a bateriilor, lentă și rapidă, care vor funcționa cu același randament indiferent de condițiile climatice specifice, respectiv temperaturi de la - 30 până la + 50 grade Celsius. [...] Încărcare rapidă - între 5 - 15 minute în care bateriile electrice se vor încărca între 10% -25% din capacitatea acestora - utilizată pentru prelungirea duratei de funcționare a autobuzului”.

⁸ Calculat conform formulei: capacitatea oferită a bateriilor / puterea de încărcare lentă = 176 / (21,56 + 0,25) = 8,41. Chiar și în situația în care nu s-ar lua în considerare aspectul privind reducerea vitezei de încărcare spre finalul procesului, timpul maxim de încărcare nu poate fi mai mic de 8,16, respectiv aproximativ 8 ore și 15 minute. Or, cerința din caietul de sarcini este de maxim 8 ore.

47. La pagina 21 - secțiunea „Baterii electrice”, paragraful 3 - se menționează că *„bateriile electrice vor permite minim 3 încărcări rapide/autobuz electric/ zi (maxim 15 minute) și o încărcare lentă/autobuz (maxim 8 ore), fără să își piardă calitățile funcționale pe toată perioada de garanție a bateriilor”*.
48. Totodată, la pagina 22 - secțiunea „Încărcarea bateriilor electrice” - referitor la încărcarea rapidă a bateriilor autobuzelor, se precizează: *„Încărcare rapidă în care bateriile se vor încărca între 5 - 15 minute în care bateriile electrice se vor încărca între 10% - 25% din capacitatea acestora - utilizată pentru prelungirea duratei de funcționare a autobuzului”*. De asemenea, ultimul paragraf al secțiunii precizează expres că *„Furnizorul de autobuze [...] va specifica în oferta tehnică detaliile tehnice pentru asigurarea compatibilității autobuzelor cu viitoarele soluții de încărcare, în condițiile păstrării garanției pentru acumulatori”*.
49. Conform fișei de date a achiziției - punctul IV.4.1 - Modul de prezentare al propunerii tehnice - *„Propunerea tehnica va conține: 1) Specificațiile tehnice detaliate ale produsului oferit prezentate în limba română sau alta limba și traducere autorizată în limba română, constând în următoarele: 1. Comentarii - articol cu articol - ale specificațiilor tehnice conținute în caietul de sarcini, prin care să se demonstreze corespondența propunerii tehnice cu specificațiile respective, prezentate în ordinea din caietul de sarcini, inclusiv completarea corespunzătoare a formularelor 8 și 9 și 10 din secțiunea "FORMULARE", însoțite de documente doveditoare, după caz (rezultate teste, desene, scheme etc.) a celor declarate în acestea”*.
50. Completarea corespunzătoare a Formularului 8 presupune, în cazul încărcării rapide a autobuzelor (punctul 13):
- precizarea timpului de încărcare rapidă a autobuzelor: între 5 - 15 minute în care bateriile electrice se vor încărca între 10% - 25% din capacitatea acestora; și
 - prezentarea în dreptul fiecărei cerințe a documentelor tehnice doveditoare atașate la ofertă și pagina la care se află acestea (extras din cartea tehnică, scheme, fotografii, etc.).
51. Prin solicitarea de clarificare adresată către Anadolu, autoritatea contractantă a sesizat inexistența timpului de încărcare în anexa 7 indicată de către ofertant ca fiind cea care conține specificația tehnică relevantă.
52. Răspunsul Anadolu arată că *„in cadrul ofertei NU sunt oferite și stațiile de încărcare lentă și, respectiv rapidă, anexele prezentate au rolul a exemplifica modele compatibile cu autobuzele oferite, modele prezentate sunt cu titlu informativ și detin mai multe variante de putere. In fișele tehnice fiind prezentate modelele de baza. Prezentăm în anexa stație de încărcare rapidă s90 modelul care indeplinește cerința minimă a timpului de încărcare, respectiv 5 - 15 minute în care bateriile electrice se vor încărca între 10% - 25% autobuzul fiind capabil să absoarbă o putere de 80kwh”*.
53. Nici acest răspuns nu este concludent, oferta fiind în realitatea neconformă și sub aspectul cerințelor de încărcare rapidă a autobuzelor.
54. Astfel, ofertantul nu a prezentat, contrar condițiile impuse prin documentația de atribuire, caracteristicile tehnice ale prizei de încărcare și ale sistemului de baterii care să demonstreze că autobuzul permite încărcarea rapidă la o putere care să asigure un procent de încărcare de 10 - 25% într-un interval de timp de 5 - 15 minute.
55. Anadolu era obligat, în vederea demonstrării îndeplinirii cerințelor amintite, să prezinte un calcul / documente privind procentul efectiv de încărcare a bateriilor în intervalul de timp solicitat.

56. Simpla prezentare a fisei tehnice a stației de încărcare rapidă nu este suficientă întrucât și echipamentul de încărcare al autobuzului trebuie să permită încărcarea rapidă și să se încadreze în parametrii prevăzuți în documentația de atribuire.
57. Or, Anadolu nu a arătat decât că stația de încărcare rapidă, iar nu și echipamentul de încărcare al autobuzului, permite încărcarea la o putere care să asigure un procent de încărcare de 10 - 25% într-un interval de timp de 5 - 15 minute.
58. **Prin urmare, oferta declarată câștigătoare este neconformă și sub acest aspect.**

B.4. Clarificarea nr. 9

59. În caietul de sarcini, în cadrul secțiunii „Specificații funcționale ale autobuzelor electrice (performanțe dinamice)” (pagina 17), se solicită ofertarea unor autobuze cu „viteza maximă (cu dispozitiv limitator de viteză reglabil) limitată la 70 km/h (CEE-ONU R 68, R 89, Directiva 92/24/CE, HG 899/2003, cu toate modificările și completările ulterioare)”.
60. Fiind întrebată asupra modalității de îndeplinire a acestei cerințe întrucât din anexa 4 a ofertei sale rezultă doar că viteza maximă este de 75 km/h, Anadolu răspunde într-o manieră neconcludentă și incompletă, în sensul că: „*mentionam ca în anexa 4 (certificat de omologare) este menționată viteza maximă 75 km/h din punct de vedere constructiv, aceasta fiind limitată la 70 km/h cu DLV conform cerinței din formularul nr. 9*”.
61. Achizitorul a admis în mod nejustificat această clarificare, cu toate că în certificatul de conformitate prezentat de ofertantul declarat câștigător nu este precizată decât viteza maximă, iar nu și viteza maximă cu dispozitiv limitator de viteză reglabil (DLV).
62. **Astfel, având în vedere că ofertantul a transmis un răspuns neconcludent la solicitarea de clarificare a autorității contractante, aceasta din urmă era obligată să respingă oferta Anadolu ca inacceptabilă, în temeiul dispozițiilor art. 134 alin. (5) din Anexa la HG nr. 395/2016.**

B.5. Clarificarea nr. 10

63. În cadrul secțiunii „Specificații funcționale ale autobuzelor electrice (performanțe dinamice)” din caietul de sarcini (pagina 17) se solicită ofertarea unor vehicule cu:
 - a) acelerația medie de la 0 la 40 km/h:
 - (i) la sarcina maximă 0,9 - 1,1 m/s²
 - (ii) la autovehicul gol 1,1-1,3 m/s²;
 - b) decelerația garantată, în regim de frânare de urgență de la 50 km/h până la oprire, va fi de minim 5 m/s²;
 - c) frâna de staționare va permite menținerea autovehiculului oprit, încărcat la sarcină maximă, pe o pantă sau rampă de minim 18%;
 - d) timpul de răspuns al frânei de staționare va fi de maxim 0,8 secunde;
 - e) viteza maximă de mers înapoi va fi de 5 km/h.
64. Asumarea și demonstrarea acestor cerințe se realizează prin completarea Formularului 9 - Centralizator parametri tehnici minimali și maximali - autobuz electric, în cadrul căruia se indică, în baza dispoziției de la punctul IV.4.1 al fișei de date a achiziției - Modul de prezentare al propunerii tehnice - pct. I).1, documentele tehnice doveditoare.
65. Prin solicitarea de clarificare nr. 10, autoritatea contractanta a sesizat că din cadrul anexei 4 - menționată de Anadolu ca fiind documentul care ar cuprinde specificațiile funcționale ale

autobuzelor electrice (performanțe dinamice) menționate la pagina 17 a caietului de sarcini - nu se regăsesc informațiile privind viteza de mers înapoi a vehiculului, accelerația medie, decelerația garantată și răspunsul frânei de staționare, astfel cum au fost oferite.

66. Prin răspunsul său, Anadolu a prezentat într-o anexă „*testari acceleratie - documentul doveditor de unde reiese viteza de mers înapoi a autovehiculului electric - 5 km/h, accelerația medie (0-40 km/h) sarcină maximă - 1 m/s², accelerația medie (0-40 km/h) autovehicul gol - 1,2 m/s², decelerația (50 km/h) - 5 m/s², răspuns frână staționare - 0,8 s*”.
67. Autoritatea contractantă a considerat acceptabil și concludent acest răspuns.
68. În realitate însă, Anadolu și-a completat oferta cu un document a cărui comunicare era obligatorie conform dispozițiilor punctului IV.4.1 al fișei de date a achiziției - Modul de prezentare al propunerii tehnice - pct. I).1, în sensul completării corespunzătoare, inclusiv cu documentele tehnice doveditoare atașate propunerii tehnice, a formularelor 8, 9 și 10.
69. Anexa 4 prezentată de Anadolu este un certificat de omologare care nu precizează parametrii la care am făcut referire anterior.
70. Prin urmare, acceptând și acest răspuns ca fiind clarificator și acceptabil, autoritatea contractantă a avantajat injust societatea a căreia ofertă a fost declarată câștigătoare, încălcând astfel cerințele stabilite de ea însăși prin documentația de atribuire, prevederile art. 209 din Legea nr. 98/2016 și jurisprudența CJUE din cauzele *Archus, SAG ELV Slovensko și Manova*, amintite *supra*.

B.6. Clarificările nr. 11 și 38

71. Referitor la cerința privind autonomia autobuzelor electrice, în caietul de sarcini s-a specificat (pagina 22) că „*autonomia autobuzelor electrice va fi de minim 150 km, efectiv rulați, între două încărcări, cu o viteză maximă de deplasare de 60 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare la capacitatea maximă de utilizare a instalației de racire/încălzire și cu încărcare maximă de persoane*”⁹.
72. Prin Formularul 8 (punctul 9) s-a cerut ca bateriile electrice să dețină o capacitate de 160 - 200 kWh, iar autonomia după o încărcare completă să fie de minim 150 km, efectiv rulați, între două încărcări, cu o viteză maximă de deplasare de 60 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și cu încărcare maximă de persoane. Totodată, ca și în cazul cerințelor analizate în cadrul Secțiunilor anterioare ale contestației, a fost impusă indicarea documentelor tehnice doveditoare.
73. Similar, prin Formularul 9 a fost reiterată condiția autonomiei de minim 150 km, solicitându-se indicarea documentelor tehnice doveditoare.
74. Prin răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. 11132/23.03.2021, autoritatea contractantă a stabilit că: „*În ceea ce privește solicitarea operatorului economic referitoare la documentele/modalitatea prin care se va realiza dovedirea autonomiei autobuzelor electrice oferite, autoritatea contractantă menționează faptul că ofertanții vor transmite, la momentul prezentării ofertelor, Declarația producătorului privind capacitatea bateriilor electrice, însoțită de un algoritm de calcul pe baza testelor SORT 2, încărcat la capacitatea maximă și cu climatizarea utilizată la capacitatea maximă*” (punctul 20).

⁹ Viteza maximă de deplasare a fost redusă de la 80 km/h la 60 km/h ca efect al Remedierilor publicate în SEAP (punctul 5), aspect consemnat și în Răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. 11132/23.03.2021 (punctul 20).

75. Prin solicitarea de clarificări nr. 11, autoritatea contractantă a întrebat Anadolu cu privire la autonomia declarată de 266 km și documentul doveditor prezentat (anexa 21), în cadrul acestuia din urmă nefiind identificate informații referitoare la valoarea autonomiei de 266 km.
76. Răspunsul Anadolu menționează că „în formularul nr. 9 dintr-o eroare de redactare a fost menționat autonomie 266 km, în fapt aceasta este de 220 km conform oferta tehnica pag 47 și anexa 21 unde avem: test SORT 2 cu o valoare de 58.01 kwh/100km de unde o autonomie de 282.16 km . Valoarea declarată de 220 km fiind calculată pe baza rezultatului testului SORT la care se adaugă un consum suplimentar de 25% pentru consumatori aditionali (AC, incalzire etc.) și o rezerva a bateriilor de 9 %
- Capacitate totala baterii = 176 kwh*
- Rezerva baterii (9%)= 15.84 kwh*
- Capacitate baterii folosibila =160.16 kwh*
- Consum Test SORT= 58.01kwh/ 100km*
- Consumatori aditionali (25%) = 14.51 kwh/ 100km (58.01*25%=14.51)*
- Consum total= Consumatori aditionali (25%) + Consum Test SORT*
- Consum total =72.52 kwh/ 100km Consum total pe km=0.7252 kwh/km*
- Autonomie = Capacitate baterii folosibila / Consum total pe km*
- Autonomie=160.16 kwh/(0.7252 kwh/km)*
- Autonomie=220.85 km fiind rotunjit la 220 km”.*
77. Comisia de evaluare a acceptat și acest răspuns, precum și pe cel corespunzător clarificării nr. 38 referitoare la factorul de evaluare - componenta tehnică 2 (autonomia extinsă a autobuzului electric).
78. **Autonomia este, însă, calculată și declarată greșit, algoritmul de calcul prezentat fiind eronat și cu nesocotirea cerințelor stabilite de către autoritatea contractantă.**
79. Dispozițiile documentației de atribuire - care include și **răspunsul consolidat la clarificările solicitate de operatorii economici interesați** - impun, în ceea ce privește demonstrarea autonomiei, ca algoritmul de calcul pe baza testelor SORT2 să aibă în vedere autobuzului încărcat la capacitate maximă și cu climatizarea utilizată la capacitatea maximă.
80. **În plus, caietul de sarcini impune ca ofertanții să prezinte un buletin de măsurători din care să reiasă consumul specific înregistrat pentru ciclul de deplasare SORT2, emis de către un laborator acreditat din UE (pagina 21 a caietului de sarcini, paragraful 5).**
81. Metodologia standard de testare SORT2 implică (i) încărcarea autobuzului la jumătate din capacitatea maximă și (ii) lipsa funcționării instalației de climatizare¹⁰.
82. Cu toate acestea, în cazul specific al prezentei proceduri de atribuire, autoritatea contractantă solicită testarea SORT2 a unui autobuz încărcat la capacitate maximă și cu climatizarea utilizată la capacitatea maximă și, totodată, prezentarea unui buletin de măsurători din care să reiasă consumul specific astfel înregistrat.
83. **Or, din calculul suplimentar prezentat de Anadolu prin răspunsul la clarificare rezultă că:**
- a) nu a fost avut în vedere un vehicul încărcat la capacitate maximă, fiind declarat un consum suplimentar de 25% generat doar de consumatori adiționali (precum aerul

¹⁰ A se vedea Anexa 2 - Metodologia de testare SORT - elementele evidențiate cu galben, pag. 35-36.

condiționat și încălzirea, printre care nu se regăsește, conceptual, și greutatea autobuzului);

- b) calculele sunt efectuate numai la nivel declarativ, lipsind buletinul sau buletinele de încercări solicitate prin caietul de sarcini. Fără acestea, nu poate fi primit nici procentul de 25% declarat ca fiind aferent consumului suplimentar
84. Prin contrast, oferta BMC a fost întocmită și cuprinde documentele necesare, inclusiv buletine de încercare emise în urma testării vehiculului încărcat la capacitate maximă și cu climatizarea utilizată la capacitate maximă. A rezultat astfel, în mod evident, o autonomie mai mică și un consum energetic mai mare decât cele declarate în mod nereal de către Anadolu.
85. Prin urmare, acceptarea nejustificată a clarificării prezentate de ofertantul declarat câștigător a influențat și factorii de evaluare, în special cel referitor la **consumul energetic**. BMC a fost, în consecință, dezavantajată în mod injust, fiindu-i atribuit un punctaj inferior.
86. În orice caz, neconformitatea propunerii tehnice a Anadolu rezultă și din lipsa prezentării documentelor cu conținutul solicitat de către achizitor, în sensul că nu a comunicat, în termenul-limită de depunere al ofertelor, nici algoritmul de calcul pe baza testelor SORT2 care să aibă în vedere autobuzului încărcat la capacitate maximă și cu climatizarea utilizată la capacitatea maximă.
87. În acest context, acceptarea răspunsurilor la clarificări de către autoritatea contractantă reprezintă o încălcare a documentației de atribuire, a dispozițiilor art. 209 din Legea nr. 98/2016 și a jurisprudenței CJUE menționate mai sus, oferta Anadolu fiind, în realitate, neconformă.

B.7. Clarificarea nr. 14

88. La pagina 16 a caietului de sarcini sunt menționate caracteristicile funcționale ale autobuzelor electrice, fiind solicitate, printre altele:
- a) o stabilitate în rampă și pantă de minim 10% la încărcare maximă;
- b) un unghi de atac de minim 7°;
- c) un unghi de degajare de minim 7°.
89. În vederea îndeplinirii acestei cerințe a fost necesară completarea Formularului 9 care, similar caracteristicilor funcționale analizate anterior, trebuie să includă specificațiile solicitate și trimiterile la documentele tehnice doveditoare relevante, atașate la propunerea tehnică.
90. Prin clarificarea solicitată, autoritatea contractantă a cerut ca Anadolu să precizeze unde în cadrul anexei 12 - documentul tehnic doveditor invocat - sunt menționate caracteristicile dinamice referitoare la stabilitatea în rampă și pantă, unghiul de atac și unghiul de degajare.
91. Răspunsul Anadolu a reprezentat însă o nouă completare a ofertei sale, aceasta prezentând „*declaratia - caracteristici dinamice stabilitatea în rampă/pantă la încărcare maximă - 10%, unghiul de atac - 7° si unghiul de degajare 7°*”.
92. Astfel, ofertantul a prezentat, ulterior termenului-limită de depunere a ofertelor, un document care ar fi trebuit să se regăsească atașat la propunerea sa tehnică.
93. Or, potrivit prevederilor punctului IV.4.1 al fișei de date a achiziției - Modul de prezentare al propunerii tehnice - pct. I.1, autoritatea contractantă a impus completarea corespunzătoare, inclusiv cu documentele tehnice doveditoare atașate propunerii tehnice, a formularelor 8, 9 și 10.

94. În același sens, punctul IV.4.1 al fișei de date a achiziției tehnice, pct. III.2, dispune că „*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 tehnice și/sau completarea greșită a unui document ori neprezentarea acestuia conținând cel puțin informațiile solicitate, poate conduce la declararea ofertei ca fiind neconformă*”.
95. Totodată, primul paragraf al paginii 17 din caietul de sarcini - secțiunea „caracteristicile funcționale ale autobuzelor electrice” - prevede că „*cerințele privind manevrabilitatea vor fi susținute prin documentația depusă la ofertă*”.
96. **Ca și în cazul celorlalte situații în care am sesizat completarea nelegală a ofertei Anadolu, nu este cazul unei înlăturări a unei erori materiale vădite, ci este suplinită lipsa unui înscris a cărui moment de prezentare a fost cu mult depășit atunci când participantul a răspuns la solicitarea de clarificare a autorității contractante.**

B.8. Clarificarea nr. 15

97. Considerentele arătate în cadrul Secțiunii B.6 sunt deopotrivă valabile și în cazul clarificării referitoare la sistemul de diagnosticare SIGDE.
98. Ofertanții aveau obligația de a completa Formularul 9 și din perspectiva acestui sistem auxiliar, indicând totodată și documentele tehnice relevante atașate la ofertă.
99. În schimb, deși Anadolu a arătat prin Formularul 9 că sistemul de diagnosticare SIGDE este oferat în anexa 22 a ofertei sale, în realitate, acesta își completează oferta prin depunerea documentului relevant doar în urma primirii solicitării de clarificare din partea autorității contractante - „*Prezentam sistemul de diagnosticare SIGDE în anexa SIGDE-CGMT*”.
100. Prin urmare, oferta sa este neconformă și sub acest aspect și ar fi trebuit să fie respinsă de către achizitor.

B.9. Clarificarea nr. 16

101. Motivele invocate în cadrul Secțiunilor B.6 și B.7 se aplică și în ceea ce privește Computerul de Gestionare și Management Trafic (CGMT) - echipament auxiliar care trebuia să fie oferat prin completarea Formularului 9, cu arătarea documentelor tehnice relevante atașate ofertei.
102. Cu toate că Anadolu a arătat, în urma completării formularului, că documentele relevante se află în anexa 22 a ofertei sale, ca și în cazul sistemului de diagnosticare SIGDE, răspunde la solicitarea de clarificare prin prezentarea pentru prima dată a înscrisului relevant, respectiv anexa denumită „SIGDE-CGMT” - „*Computerul de Gestionare și Management Trafic (CGMT) sau echivalent în anexa SIGDE - CGMT*”.
103. Ca atare, are loc din nou o completare nepermisă a propunerii tehnice, contrară prevederilor documentației de atribuire, a dispozițiilor art. 209 din Legea nr. 98/2016 și a jurisprudenței relevante a CJUE.
104. **Astfel, oferta Anadolu este neconformă și sub acest aspect și ar fi trebuit să fie respinsă ca atare de către autoritatea contractantă.**

B.10. Clarificarea nr. 17

105. În cazul cerinței referitoare la încărcătorul pentru încărcare lentă de 32A, ofertanții aveau obligația ofertării acestuia prin completarea Formularului 9 și prin indicarea documentelor tehnice relevante.

106. La solicitarea de clarificare a achizitorului, în sensul precizării documentului care atestă ofertarea încărcătorului de 32A, Anadolu a răspuns neconcludent, afirmând doar că „*autobuzul este echipat cu dispozitivele necesare (mufe/prize) pentru încărcare lentă și rapidă. De asemenea menționăm că în cadrul ofertei NU sunt oferite și stațiile de încărcare lentă și, respective rapidă*”.
107. Așadar, răspunsul la clarificare nu este concludent, nefiind realizată nicio mențiune în sensul solicitat, cu privire la documentele din care rezultă îndeplinirea cerinței privind ofertarea încărcătorului pentru încărcare lentă de 32A și a parametrilor acestuia.
108. Prin urmare, deși dispozițiile art. 134 alin. (5) din Anexa la HG nr. 395/2016 impun ca autoritatea contractantă să respingă ca inacceptabile ofertele participanților care nu transmit clarificări concludente, achizitorul a încălcat această obligație și acceptat în mod nejustificat răspunsul comunicat de Anadolu.

B.11. Clarificarea nr. 22

109. Prin răspunsul acordat la întrebarea nr. 22, Anadolu își completează din nou, în mod nelegal, oferta, depunând „*în anexa - aplicarea și neutralizarea reclamelor pe folii autoadezive condițiile tehnice și metodologia privind aplicarea și neutralizarea reclamelor*”.
110. Din propunerea tehnică a Anadolu (pag. 41) rezultă că acesta și-a asumat stabilirea condițiilor tehnice și metodologiei privind aplicarea și neutralizarea reclamelor pe folii autoadezive, însă nu a prezentat în mod efectiv informații referitoare la acestea, așa cum au fost solicitate în caietul de sarcini (pagina 18).
111. Or, din dispozițiile coroborate ale caietului de sarcini și fișei de date a achiziției, respectiv:
- pagina 18, în cadrul secțiunii „Condițiile privind protecția anticorozivă”, conform căreia „*sistemul de acoperire va permite aplicarea de reclame pe folie autoadeziva fără a deteriora vopseaua la înlocuirea repetată a acestora. Ofertantul va stabili condițiile tehnice și metodologia privind aplicarea și neutralizarea reclamelor pe folii autoadezive*”;
 - punctul IV.4.1 al fișei de date a achiziției - Modul de prezentare al propunerii tehnice, punctul III.2, potrivit căruia: „*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 tehnice și/sau completarea greșită a unui document ori neprezentarea acestuia conținând cel puțin informațiile solicitate, poate conduce la declararea ofertei ca fiind neconformă. Propunerea tehnică nu va fi o copie a caietului de sarcini, ci va reprezenta corespondența ofertei cu caietul de sarcini, ofertanții având obligația de a proba conformitatea ofertei cu cerințele acestuia prin prezentarea propriei abordări/metodologii asupra modului de îndeplinire a contractului și de rezolvare a eventualelor dificultăți legate de îndeplinirea acestuia, prin raportare la conținutul propunerii tehnice mai sus menționat*”,
- rezultă că stabilirea condițiilor tehnice și metodologiei privind aplicarea și neutralizarea reclamelor pe folii autoadezive trebuie să se realizeze propria abordare/metodologie asupra modului de îndeplinire a contractului, fiind nepermisă adoptarea și prezentarea acesteia ulterior termenului-limită de depunere a ofertelor.
112. Așadar, autoritatea contractantă a procedat nelegal atunci când a acceptat anexa prezentată de către Anadolu cu ocazia solicitării de clarificare, ignorând prevederile propriei documentații de atribuire și nesocotind dispozițiile art. 209 din Legea nr. 98/2016 și jurisprudența relevantă a CJUE.

B.12. Clarificarea nr. 24

113. O nouă completare nelegală a ofertei Anadolu este realizată în urma transmiterii solicitării de clarificare referitoare la cerința de la pagina 27 a caietului de sarcini, secțiunea „Caroseria”: *„Protecția anticorozivă la partea inferioară a caroseriei și șasiului va asigura rezistența la lovire cu pietre, nisip, gheata, materiale antiderapante, etc. Ofertantul va descrie procedeul specific (material, număr de straturi, grosime strat, etc.) și fișa tehnică a materialelor folosite”*.
114. Cu toate că autoritatea contractantă a solicitat să precizeze unde în cadrul anexei 15 se regăsește procedeul specific și fișa tehnică a materialelor folosite, Anadolu se rezumă la a prezenta, pentru prima dată, printr-o anexă, materialele folosite pentru anticoroziune și procedeul specific al materialelor folosite.
115. Deși răspunsul nu este clarificator și are loc o completare a ofertei cu un document a cărui prezentare era impusă prin documentația de atribuire (pagina 27 a caietului de sarcini, secțiunea „Caroseria”, punctul IV.4.1 al fișei de date a achiziției - Modul de prezentare al propunerii tehnice, punctul III.2), achizitorul a acceptat răspunsul și a considerat oferta ca fiind neconformă.
116. **În realitate, oferta Anadolu este, și sub acest aspect, incompletă, impunându-se respingerea acesteia ca neconformă în temeiul art. 137 alin. (3) lit. a) din Anexa la HG nr. 395/2016.**

B.13. Clarificarea nr. 25.

117. Întrebarea nr. 25 are ca obiect o clarificare referitoare la cerința aflată la pagina 31 din caietul de sarcini, secțiunea „Tabloul de bord”, prin care se solicită ca autobuzele electrice să fie echipate cu *„Buton de comandă de securitate care să asigure în caz de urgență frânarea autobuzului electric, oprirea motorului electric și deschiderea ușilor (în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 107)”*
118. În cadrul punctului 41 al răspunsului consolidat la solicitările de clarificări nr. 11132/23.03.2021, autoritatea contractantă a modificat cerința inițială, stabilind înlocuirea sa astfel: *„De pe bordul autobuzelor electrice nu vor lipsi obligatoriu următoarele indicatoare: [...] buton pentru dezactivarea tensiunii înalte (în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 107)”*.
119. Deși, inițial, la pagina 79 din documentul *PROPUNERE TEHNICA rev-semnat.pdf*, Anadolu a oferit un buton de securitate care să asigure în caz de urgență **frânarea autobuzului electric, oprirea motorului electric și deschiderea ușilor**, prin răspunsul la clarificare acesta realizează o veritabilă modificare a propunerii tehnice, afirmând că *„butonul de comandă de securitate asigura în caz de urgență frânarea autobuzului electric, oprirea motorului electric, dezactivarea tensiunii înalte și deschiderea ușilor (în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 107)”*.
120. Astfel, inițial, Anadolu ofertase un buton de securitate cu anumite caracteristici tehnice, dintre care lipsea cea referitoare la dezactivarea tensiunii înalte. Aceste caracteristici erau conforme doar cu cerința inițială, care nu se mai afla în vigoare ulterior modificării sale prin răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. 11132/23.03.2021.
121. Ulterior primirii solicitării de clarificare, Anadolu revine într-un mod nepermis asupra specificațiilor acestui buton, modificându-le în sensul ofertării unei componente care include și cerința tehnică modificată, respectiv dezactivarea tensiunii înalte.

122. Așadar, prin răspunsul la clarificarea nr. 25, Anadolu își modifică oferta tehnică, contrar prevederilor art. 134 alin. (6) din Anexa la HG nr. 395/2016. Prin urmare, oferta sa ar fi trebuit să fie considerată, sub acest aspect, inacceptabilă.

B.14. Clarificarea nr. 29

123. În cadrul paginii 40 a caietului de sarcini, secțiunea „Computer de gestiune și management trafic”, autoritatea contractantă a solicitat respectarea unui interval de temperatură între -30 °C la și 80 °C.
124. Conform propunerii tehnice (pagina 105 din fișierul *PROPUNERE TEHNICA rev-semnat.pdf*), Anadolu a oferit un produs cu o temperatură de funcționare situată între -20 °C și 60 °C.
125. La interpelarea autorității contractante, oferentul și-a modificat oferta tehnică, propunând un produs cu o temperatură de operare situată între -30 °C la și 80 °C.
126. Astfel, Anadolu realizează o modificare nepermisă a unor specificații tehnice impuse prin caietul de sarcini, nesocotind dispozițiile documentației de atribuire - **pct. 3.4.2 - Cerințe tehnice eliminatorii - generalități - din caietul de sarcini** - „*autobuzul electric trebuie să se încadreze într-un cumul minim de cerințe tehnice, condiții funcționale, dotări și particularități la nivelul parcului auto al achizitorului pentru care sunt solicitate cerințele obligatorii din prezentul caiet de sarcini. Condițiile tehnice enumerate în prezentul caietului de sarcini (inclusiv anexe) reprezintă condițiile tehnice și de dotare minime obligatorii pentru oferta tehnică. Autoritatea contractantă poate accepta specificații tehnice care să ofere performanțe sau caracteristici similare sau superioare celor solicitate*” - și pct. IV.4.1 Modul de prezentare al propunerii tehnice, pct. III.1 din fișa de date a achiziției.
127. Acceptând răspunsul ca fiind clarificator, autoritatea contractantă a încălcat dispozițiile art. 209 din Legea nr. 98/2016, jurisprudența CJUE aplicabilă și art. 134 alin. (6) din Anexa la HG nr. 395/2016.

B.15. Clarificarea nr. 33

128. În cadrul pct. 5.3 Suport tehnic din caietul de sarcini (pag. 57-58), autoritatea contractantă solicită asumarea de către ofertanți a unor timpi de răspuns în cazul oricărui incident semnalat de către aceasta.
129. Achizitorul sesizează că propunerea tehnică a Anadolu nu cuprinde timpul de răspuns, timpul de implementare a soluției provizorii și timpul de rezolvare a defectelor reclamate în perioada de garanție, astfel cum au fost solicitate prin răspunsul consolidat la solicitările de clarificare nr. 11132/23.03.2021 și solicită ofertantului o clarificare în acest sens.
130. Cu toate că Anadolu elaborează și prezintă o anexă în cadrul căreia include și elementele care lipseau propunerii sale tehnice, în mod greșit autoritatea contractantă a considerat că răspunsul ofertantului este acceptabil.
131. În realitate, Anadolu își completează din nou oferta, de această dată cu informații esențiale prevăzute de dispozițiile amintite din caietul de sarcini și din răspunsul consolidat la solicitările de clarificare, care ar fi trebuit să se regăsească în propunerea tehnică inițială.
132. Prin urmare, are loc și cu această ocazie o încălcare a documentației de atribuire, a dispozițiilor art. 209 din Legea nr. 98/2016 și a jurisprudenței CJUE din cauzele *Archus*, *SAG ELV Slovensko* și *Manova*.

B.16. Clarificarea nr. 35

133. La pagina 51 a caietului de sarcini, pct. 3.8 - Activitatea de întreținere și mentenanță, secțiunea „Activitatea de remediere a defecțiunilor care nu sunt imputabile furnizorului (tamponări sau comenzi de lucru ordonate de operatorul serviciului de transport)”, se solicită: *„ofertantul va prezenta în propunerea tehnică o descriere detaliată a modului de realizare a activităților de remediere în cazul unei solicitări de intervenție din partea beneficiarului/operatorului serviciului de transport. Prețurile pentru următoarele piese de schimb și subansamble de schimb ale autobuzelor electrice (elemente de caroserie, elemente de tracțiune și de frânare, uși, captatori, semnalizare, faruri, parbriz, geamuri laterale), vor fi indicate într-o anexă, la propunerea tehnică, anexa în care se vor indica pentru fiecare reper în parte, furnizorii, codul de producător și prețul unitar în lei fără TVA, respectiv în euro fără TVA”*.
134. Prin răspunsul la clarificare, Anadolu își completează oferta, depunând pentru prima dată *„anexa - preturi piese de schimb furnizorii pentru următoarele piese de schimb si subansamble de schimb ale autobuzelor electrice (elemente de caroserie, elemente de tracțiune si de frânare, uși, captatori (nu se aplica), semnalizare, faruri, parbriz, geamuri laterale) pentru fiecare reper in parte”¹¹*.
135. Or, prin documentația de atribuire se solicită expres ca prețurile pieselor de schimb și subansamblelor de schimb respective să fie indicate într-o anexă la propunerea tehnică. Conform jurisprudenței CJUE amintite în cuprinsul acestei contestații, documentul respectiv reprezintă un înscris esențial care trebuie să fie prezentat de către operatorii economici în termenul-limită de depunere a ofertelor.
136. Întrucât Anadolu nu a comunicat această anexă în termenul acordat pentru ofertare, autoritatea contractantă a acceptat în mod nelegal completarea ofertei declarate câștigătoare, încălcând dispozițiile documentației de atribuire, ale art. 209 din Legea nr. 98/2016 și jurisprudența CJUE din cauzele *Archus*, *SAG ELV Slovensko* și *Manova*.

C. NERESPECTAREA CERINȚEI PRIVIND VITEZA MAXIMĂ CONSTRUCTIVĂ

137. În forma inițială a documentației de atribuire, viteza maximă de deplasare era de 80 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și cu încărcare maximă de persoane (caietul de sarcini, pagina 22).
138. Ca urmare a Remedierilor publicate în SEAP prin adresa nr. 8384/03.03.2021, cerința a fost modificată de la 80 km/h la 60 km/h, fiind păstrată viteza maximă cu DLV de 70 km/h.
139. Acest aspect este consemnat și în răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. 11132/23.03.2021 (punctul 20).
140. Prin oferta sa, Anadolu propune furnizarea unor autobuze electrice cu o viteză maximă de deplasare de 75 km/h.
141. Astfel, oferta declarată câștigătoare nu respectă cerința de la pagina 22 a caietului de sarcini referitoare la viteza maximă de deplasare (astfel cum a fost modificată prin adresa nr. 8384/03.03.2021), fiind ofertat un produs care nu îndeplinește specificația tehnică solicitată.
142. Prin urmare, oferta Anadolu este neconformă și sub acest aspect.

¹¹ A se vedea Anexa 3 - angajamentul ferm al Anadolu, emis la data de 6.09.2021, comparativ cu cel emis de către BMC în termenul-limită de depunere al ofertelor, la data de 2.04.2021.

D. LIPSA DECLARAȚIEI PRODUCĂTORULUI PRIVIND CAPACITATEA BATERIEI ELECTRICE

143. Prin răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. 11132/23.03.2021 (punctul 20) se solicită ca dovedirea autonomiei autobuzelor electrice oferite să se realizeze prin prezentarea, la momentul depunerii ofertelor, a unei declarații din partea producătorului privind capacitatea bateriilor electrice.
144. Similară este și cerința cuprinsă în Remedierile publicate în SEAP prin adresa nr. 8384/03.03.2021 (punctul 5, ultimul paragraf).
145. Acest aspect a rămas neverificat de către comisia de evaluare, nefiind menționat în cuprinsul proceselor-verbale de evaluare tehnică (PV 5 și PV 6).
146. Din documentele existente la dosarul achiziției publice rezultă că Anadolu nu a depus o astfel de declarație, în timp ce subscrisa am îndeplinit complet cerințele din răspunsul consolidat la solicitările de clarificare.
147. Prin urmare, se impune verificarea ofertei câștigătoare sub acest aspect. În cazul în care se constată lipsa acestui document solicitat expres prin documentația de atribuire, având în vedere necesitatea respectării principiilor tratamentului egal și nediscriminării și pentru ca BMC să nu fie dezavantajată în mod injust, solicităm respingerea ofertei Anadolu ca neconformă, în baza dispozițiilor art. 137 alin. (3) lit. a) din Anexa la HG nr. 395/2016.

În drept: art. 8 din Legea nr. 101/2016, art. 154 și 209 din Legea nr. 98/2016, art. 32 și art. 134-137 din Anexa la HG nr. 395/2016, precum și jurisprudența CJUE și celelalte prevederi legale menționate în cuprinsul cererii.

În probațiune: înscrisuri.

BMC TRUCK & BUS SA

prin SCA ȚUCA ZBÂRCEA & ASOCIAȚII

