

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

Spre știința: COMUNA MOGOȘOAIA
Comuna Mogoșoaia, șos. București-Târgoviște nr. 138, jud. Ilfov
Tel/fax: 03516692/03516695; e-mail mihai.costas@mogosoaia.ro

Ref.: Procedura de licitație deschisă având ca obiect „Achiziția a 12 autobuze electrice cu lungimea de aproximativ 12m destinate transportului public de călători în zona comunei Mogoșoaia și zona metropolitană București-Ilfov”, anunț de participare nr. CN1037048/21.11.2021

**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 Țuca 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;

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

CONTESTAȚIE

prin care solicităm:

1. în temeiul art. 22 din Legea nr. 101/2016, suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea prezentei contestații;
2. pe fondul contestației:
 - a. în principal:
 - i. anularea în parte a răspunsului consolidat la solicitările de clarificări emis prin adresa nr. 2856/25.01.2022, în ceea ce privește clarificările transmise de autoritatea contractantă pe care le vom individualiza în cuprinsul motivării contestației;
 - ii. obligarea autorității contractante la stabilirea unui nou termen-limită pentru depunerea ofertelor;

¹ Față de prevederile art. 10 lit. a) din Legea nr. 101/2016, indicăm și următoarele coordonate de contact ale SCA Țuca 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

- b. în subsidiar, în măsura în care nu pot fi adoptate măsuri de remediere pentru restabilirea legalității procedurii, anularea procedurii de atribuire;

pentru următoarele motive:

I. SCURT REZUMAT AL SITUAȚIEI DE FAPT

1. Prin anunțul de participare nr. CN1037048/21.11.2021, Comuna Mogoșoaia a publicat procedura de licitație deschisă având ca obiect „Achiziția a 12 autobuze electrice cu lungimea de aproximativ 12m destinate transportului public de călători în zona comunei Mogoșoaia și zona metropolitană București-Ilfov”, cu o valoare estimată de 26.206.107,24 lei.
2. Procedura are ca obiect achiziția de autobuze electrice noi, cu lungimea de aproximativ 12 m destinate transportului public de călători în zona Comunei Mogoșoaia și zona metropolitană București-Ilfov. Autobuzele electrice vor fi achiziționate de către Comuna Mogoșoaia, în cadrul următoarelor proiecte finanțate prin Programul Operațional Regional 2014 -2020:
 - Linie de transport public cu emisii zero pe ruta Străulești - Mogoșoaia - Buftea - proiect de bază, proiect cod SMIS 124201;
 - Linie de transport public cu emisii zero pe ruta Străulești - Mogoșoaia - Buftea - proiect complementar, proiect cod SMIS 124202.
3. Criteriul de atribuire ales de către autoritatea contractantă este cel al celui mai bun raport calitate - preț.
4. Prin adresa nr. 2856/25.01.2022, publicată în SEAP la data de 27.01.2022, autoritatea contractantă a comunicat răspunsul consolidat la solicitările de clarificare ale operatorilor economici („Răspunsul consolidat”).
5. După cum vom arăta în continuare, ulterior prezentării motivelor de suspendare a procedurii de atribuire, Răspunsul consolidat cuprinde numeroase modificări ale documentației de atribuire care, pe de o parte, încalcă prevederile legale aplicabile, iar pe de altă parte, restricționează accesul liber și efectiv al operatorilor economici la procedura de atribuire, precum și clarificări care nu respectă exigențele impuse de dispozițiile art. 160 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 și care conferă documentației de atribuire un caracter imprecis, contrar prevederilor art. 154 din același act normativ.

II. ARGUMENTAȚIA ÎN DREPT

A. TEMEINICIA CERERII DE SUSPENDARE A PROCEDURII DE ATRIBUIRE

6. Potrivit dispozițiilor art. 22 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 , în cazuri temeinic justificate și pentru prevenirea unei pagube iminente, Consiliul poate dispune suspendarea procedurii de atribuire, până la soluționarea contestației.
7. Considerăm că, prin raportare la dispozițiile legale sus-menționate, în cauză sunt îndeplinite condițiile în care Consiliul poate dispune măsura suspendării Procedurii de atribuire, astfel:

A.1. Existența unui caz temeinic justificat

8. Condiția este îndeplinită dintr-o dublă perspectivă:
 - a) pe de o parte, refuzul autorității contractante de a prelungi termenul limită de depunere a ofertelor este nejustificat (a se vedea ultimul paragraf din răspunsul consolidat la clarificări - pagina 52), deși prin Răspunsul consolidat au fost modificate în mod semnificativ cerințele documentației de atribuire [n. n. - în sensul art. 153 alin. (1) lit.

b) din Legea nr. 98/2016, fiind ajustate inclusiv cerințele privind podeaua autobuzelor, butonul de comandă, certificarea motorului de tracțiune, consumul de energie electrică și autonomia, capacitatea de stocare a bateriei electrice ș.a.]. Devine astfel necesară prelungirea termenului-limită de depunere a ofertelor, astfel încât operatorii economici interesați să beneficieze de un interval de timp adecvat și suficient pentru elaborarea ofertelor sau solicitărilor de participare și pentru pregătirea documentelor de calificare și selecție care sunt solicitate prin documentele achiziției.

Prin conduita sa, autoritatea contractantă îngrădește dreptul operatorilor economici de a participa la procedura de atribuire, existând posibilitatea de a fi depuse oferte incomplete ori oferte inacceptabile și neconforme, dat fiind timpul mult prea scurt de depunere a ofertelor, care să conducă, în final, la anularea procedurii de atribuire. Procedura devine astfel una neconcurențială;

b) pe de altă parte, caracterul restrictiv și, în consecință, nelegalitatea prevederilor documentației de atribuire criticate prin contestația BMC este evident.

9. Documentația de atribuire încalcă dreptul operatorilor economici de a participa la procedura de atribuire, aceștia aflându-se într-o imposibilitate obiectivă de a depune o ofertă corectă și completă, existența unei îndoieli puternice asupra prezumției de legalitate a procedurii fiind de netăgăduit.
10. Astfel, cerințele documentației de atribuire - astfel cum au fost modificate prin răspunsul consolidat la solicitările de clarificare - prezintă numeroase neclarități și sunt contradictorii între ele, iar unele au un caracter profund restrictiv, limitând posibilitatea operatorilor economici de a participa la licitație.
11. Există riscul iminent ca autoritatea contractantă să continue procedura de atribuire (termenul-limită de depunere a ofertelor expiră la data de 9.02.2022, ora 15:00), în contextul în care documentația de atribuire a fost modificată semnificativ, iar aceasta prezintă în continuare elemente anticoncurențiale vădite.

A.2. Prevenirea unei pagube iminente

12. Condiția prevenirii unei pagube iminente este îndeplinită întrucât derularea în paralel a procedurii de atribuire cu prezentul litigiu este de natură a produce prejudicii substanțiale operatorilor economici care sunt nevoiți să continue demersurile de elaborare a ofertelor, deși (1) termenul limită stabilit pentru depunerea ofertelor este insuficient, iar (2) cerințele impuse ofertanților prin răspunsul consolidat și prin documentația de atribuire sunt vădit restrictive și contradictorii.
13. În lipsa suspendării procedurii de atribuire s-ar confirma posibilitatea Comunei Mogoșoaia de a încălca imperativul impus autorităților contractante de a asigura caracterul clar, concis și transparent al cerințelor impuse prin documentația de atribuire și de a acorda posibilitatea tuturor operatorilor economici interesați de a depune oferte în procedura de atribuire, în mod egal, în lipsa arbitrariului și fără a introduce obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.
14. Astfel, suspendarea procedurii de atribuire reprezintă singura măsură care, în condițiile date, poate asigura respectarea principiului legalității, în caz contrar existând riscul ca, așa cum am arătat mai sus, această procedură să își continue cursul, ofertele urmând a fi depuse în mod

incomplet sau chiar nu vor fi depuse oferte², dat fiind timpul insuficient de pregătire și depunere, și evaluate potrivit unor cerințe nelegale și restrictive.

15. Prin raportare la art. 22 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, Consiliul are teme procedural pentru a dispune măsura suspendării procedurii de atribuire, atunci când drepturile operatorilor economici ar fi în mod vădit afectate în situația neluării unei astfel de măsuri, precum și atunci când această măsură este singura care poate asigura protejarea interesului public.
16. Or, respectarea principiilor de atribuire a contractelor de achiziție publică reprezintă chestiuni de interes public. Aceste principii nu sunt respectate în condițiile în care, în speța dedusă judecății, prin forma actuală a răspunsului consolidat și a documentației de atribuire, autoritatea contractantă limitează practic accesul la procedura de atribuire și încalcă dispozițiile art. 154 din Legea nr. 98/2016 și art. 20 alin. (2) din Anexa la HG nr. 395/2016, respectiv obligația de a elabora documentația de atribuire astfel încât să conțină 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.
17. În susținerea argumentelor noastre, invocăm și Recomandarea nr. R (89) 8 din 13 septembrie 1989 a Comitetului de Miniștri din cadrul Consiliului Europei, referitoare la protecția jurisdicțională provizorie în materie administrativă, instrument juridic european aplicat în mod frecvent în jurisprudența română. Acest act juridic emis la nivel european prevede faptul că este de dorit să se asigure persoanelor o protecție jurisdicțională provizorie, fără a recunoaște, totuși, eficacitatea necesară acțiunii administrative. Recomandarea a apreciat că autoritățile administrative acționează în numeroase domenii și că activitățile lor sunt de natură a afecta drepturile, libertățile și interesele persoanelor. În plus, s-a arătat în același act european faptul că executarea imediată și integrală a actelor administrative contestate sau susceptibile de a fi contestate poate, în anumite circumstanțe, cauza persoanelor un prejudiciu ireparabil și pe care echitatea îl impune ca fiind de evitat în măsura posibilului.
18. Unul dintre principiile la care face referire Recomandarea este acela potrivit căruia autoritatea jurisdicțională chemată să decidă măsuri de protecție provizorie trebuie să țină cont de ansamblul circumstanțelor și intereselor prezente, asemenea măsuri fiind posibil a fi acordate mai ales atunci când executarea actului administrativ este de natură a cauza pagube grave, dificil de reparat și când există un argument de drept aparent valabil cu privire la nelegalitatea actului administrativ.
19. În jurisprudența națională, instanțele române, inclusiv instanța supremă, aplică în mod frecvent prevederile Recomandării Consiliului European referitoare la suspendarea actelor administrative, statuând cu valoare de principiu, în materia suspendării executării actelor administrative:

„Principiul legalității actelor administrative presupune însă, atât ca autoritățile administrative să nu încalce legea, cât și ca toate deciziile lor să se întemeieze pe lege. El impune, în egală măsură, ca respectarea acestor exigențe de către autorități să fie în mod efectiv asigurată.

Prin urmare, în procesul executării din oficiu a actelor administrative trebuie asigurat un anumit echilibru, precum și anumite garanții de echitate pentru particulari, întrucât acțiunile

² De pildă, având în vedere că cerința de la pct. 6.1 din caietul de sarcini privind blocul de baterii al autobuzului a fost modificată astfel încât bilanțul energetic să fie realizat pentru 3 moduri de exploatare - fiecare la temperaturi exterioare diferite - pe traseul specificat în caietul de sarcini, este imposibil pentru operatorii economici să efectueze un astfel de test în condiții de vară, dar chiar și în condițiile de iarnă specificată (temperatura de -15° fiind un element incert).

autorităților publice nu pot fi discreționare, iar legea trebuie să furnizeze individului o protecție adecvată împotriva arbitrariului.

Tocmai de aceea, suspendarea executării actelor administrative trebuie considerată ca fiind în realitate, un eficient instrument procedural aflat la îndemâna autorității emitente sau a instanței de judecată, pentru a asigura respectarea principiului legalității, fiind echitabil ca atâta timp cât autoritatea publică sau judecătorul se află în proces de evaluare, acestea să nu-și producă efectele asupra celor vizați”³.

B. TEMEINICIA CONTESTAȚIEI

B.1. Anularea în parte a răspunsului consolidat la solicitările de clarificare

B.1.1. Cerințele privind autonomia și consumul energetic

20. Inițial, la pct. 6.1 - Cerințe pentru blocul de baterii al autobuzelor electrice din caietul de sarcini (pag. 15-16), se solicita:

„Având în vedere scăderea în timp a capacității de înmagazinare a energiei electrice în baterii, în funcție de experiența Furnizorului și tehnologia utilizată de către acesta, blocul de baterii al autobuzului electric va fi proiectat și dimensionat de către Furnizor astfel încât să îndeplinească următoarele cerințe:

- Bateriile vor avea o capacitate minimă de 200 kWh, dimensionarea blocului de baterii fiind în sarcina Furnizorului în funcție de tehnologiile proprii utilizate, la caracteristicile traseului și raportat la consumurile specifice ale autobuzelor pe care le fabrica. Bateriile trebuie să fie ușor de întreținut, cu o siguranță maximă în exploatare în condițiile climatice în care vor funcționa. Durata de viață a bateriilor va fi de minim 5 ani și 1500 cicluri de încărcare-descărcare, timp în care bateriile își vor păstra capacitatea practică la minim 80% din valoarea inițială. Caracteristicile tehnice ale bateriilor vor fi alese de către producătorul autobuzelor electrice, astfel încât să le asigure acestora o funcționare sigură și o autonomie de transport de minim 200 km la o viteză medie de deplasare de 30 km/h..

- Blocul de baterii va fi dimensionat astfel încât după 5 ani de utilizare a autobuzului electric în condițiile de mediu în care se află traseul și ale unui rulaj mediu zilnic de 300 km/zi/350 zile/an, la o viteză medie de 40 km/oră, cu încărcări integrale ale acestora (de la 20% la 100%) sau parțiale (indiferent de procentul de încărcare a bateriilor de la care se începe procesul de încărcare și de procentul până la care se face încărcarea), lente sau rapide, acesta să poată rula cu bateriile încărcate 100% (din capacitatea la acel moment) minim 150 km pe traseul menționat în prezentul Caiet de Sarcini, iar la final în baterii să se măsoare o energie remanentă de minim 20% din capacitatea maximă a blocului de baterii (la acel moment). Testarea se va face la 65% din capacitatea autobuzelor.

- În acest sens, intervalul de 5 ani se va calcula după 30 de zile de la data semnării procesului verbal de recepție cantitativă și calitativă a autobuzelor electrice sau, în cazul în care au existat observații, de la data semnării proceselor verbale de recepție calitativă finală.

- După trecerea celor 5 ani, Furnizorul împreună cu Achizitorul vor verifica îndeplinirea condiției menționate mai sus prin încărcarea la 100% (din capacitatea maximă de la acel moment) a blocului de baterii și rularea celor 150 km pentru fiecare autobuz electric în condiții reale de traseu, cu sistemele auxiliare pornite, inclusiv cu cele de climatizare.

- În cazul în care nu se respectă această condiție, Furnizorul va lua măsuri pentru recondiționarea și punerea în parametri a blocului de baterii, astfel încât să se îndeplinească

³ Decizia nr. 4575/17.12.2018, pronunțată de Înalta Curte de Casație și Justiție, Secția contencios administrativ și fiscal.

condițiile menționate mai sus după care se reia procedura de verificare. În situația în care recondiționarea nu este posibilă, Furnizorul va înlocui blocul de baterii.

- Având în vedere cele menționate mai sus, din punct de vedere al capacității blocului de baterii, acesta trebuie să asigure autobuzului electric în orice moment (în cei 5 ani ai perioadei de garanție), un rulaž de cel puțin 150 km la o încărcare de 100% a bateriilor (la capacitatea maximă a bateriilor din acel moment), cu toate sistemele auxiliare (inclusiv cele de climatizare) pornite, întotdeauna după parcurgerea acestei distanțe energia remanentă din baterii să fie mai mare sau cel puțin egală cu 20% din capacitatea maximă a acestora.

- Autonomia autobuzelor electrice la momentul livrării lor trebuie să fie de minim 200 Km dar ofertanții vor dimensiona blocul de baterii astfel încât, după 5 ani de funcționare și cunoscând rata de scădere a capacității, să se obțină autonomia de 150 km. Ofertantul va declara în oferta tehnică această rată și o va avea în vedere la dimensionarea blocului de baterii astfel încât capacitatea inițială să fie suficient de mare pentru a asigura o capacitate suficientă autonomiei de 150 km după 5 ani de utilizare.

- În acest sens, Ofertantul va prezenta în cadrul Ofertei Tehnice o notă justificativă, în care vor fi prezentate rezultatele din utilizarea sistemelor ofertate în cadrul altor proiecte sau teste proprii.

- Ofertantul va prezenta de asemenea un bilanț energetic detaliat în ceea ce privește consumul specific de energie al autobuzului electric, pentru o încărcare cu 65% din capacitatea nominală, pe o zonă similară celei în care va fi exploatat autobuzul electric, atât pentru sistemul principal de propulsie cât și pentru fiecare sistem auxiliar în parte, inclusiv sistemul de climatizare. Acest bilanț va sta la baza justificării consumului unitar și a dimensionării blocului de baterii”.

21. În fișa de date a achiziției se află reglementat factorul de evaluare privind autonomia autobuzelor electrice, cu următoarea descriere: „Componenta tehnica 2: Conform caietului de sarcini, autonomia autobuzelor electrice va fi de minim 200 km la o viteză medie de deplasare de 30 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și cu numărul maxim de pasageri. Ofertele care nu respecta cerința minimă a caietului de sarcini, vor fi declarate neconforme”.
22. Potrivit algoritmului de calcul aferent, va primi punctajul maxim de 10 puncte oferta care va avea cea mai mare valoare a autonomiei.
23. Astfel, conform cerințelor inițiale, ofertanții urmau să respecte:
 - a) o autonomie de 200 km la o viteză medie de deplasare de 30 km/h în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și cu numărul maxim de pasageri;
 - b) în cei 5 ani ai perioadei de garanție, un rulaž de cel puțin 150 km la o încărcare de 100% a bateriilor (la capacitatea maximă a bateriilor din acel moment), cu toate sistemele auxiliare (inclusiv cele de climatizare) pornite, întotdeauna după parcurgerea acestei distanțe energia remanentă din baterii să fie mai mare sau cel puțin egală cu 20% din capacitatea maximă a acestora,

iar pentru justificarea autonomiei se solicită:

- c) o notă justificativă, în care vor fi prezentate rezultatele din utilizarea sistemelor ofertate în cadrul altor proiecte sau teste proprii; și
- d) un bilanț energetic detaliat în ceea ce privește consumul specific de energie al autobuzului electric, pentru o încărcare cu 65% din capacitatea nominală, pe o zonă similară celei în care va fi exploatat autobuzul electric, atât pentru sistemul principal de

propulsie cât și pentru fiecare sistem auxiliar în parte, inclusiv sistemul de climatizare, care va sta la baza justificării consumului unitar și a dimensionării blocului de baterii.

24. Prin răspunsurile la clarificarea nr. 3 - întrebările 9 și 10 - autoritatea contractantă modifică conținutul acestor cerințe.
25. *Sub un prim aspect*, prin răspunsul la întrebarea nr. 9 se menționează că nota justificativă va conține minim următoarele date rezultate în urma testării în condițiile prezentate în SORT 2 (ciclu mix).
26. Or, metodologia de testare SORT 2 presupune:
- o încărcare parțială a autobuzului (masa în timpul testului este stabilită teoretic în funcție de caracteristicile dimensionale și nu ca procent din capacitatea nominală), fără funcționarea sistemului de climatizare;
 - o viteză medie de 18 - 20 km/h; și
 - o distanță a ciclului de testare (care simulează un parcurs urban între 2 stații) de aproximativ 920 - 930 m,

aspecte care sunt într-o **vădită contradicție cu cerințele minime prezentate în caietul de sarcini**, conform cărora (a) autonomia se calculează prin raportare la vehiculul încărcat la capacitate maximă și cu funcționarea la maximum a instalației de climatizare, iar (b) viteza medie de deplasare este de 30 km/h⁴.

Totodată, având în vedere că traseul real măsurat de subscrisa are o distanță medie între două stații consecutive de aproximativ 560 m [n. n. - potrivit pct. 6 - Cerințe pentru sistemul autobuz electric - stații de încărcare din caietul de sarcini, pag. 15 - „Ofertantului îi revine obligația de a face determinări și măsurători în teren care să îi permită dimensionarea capacității blocului de baterii al autobuzului electric. Traseul prezentat este traseul propus pentru exploatarea autobuzelor electrice acestea putând fi utilizate și pe alte trasee în aceleași condiții de relief”], **rezultatul unui test SORT 2 ar fi lipsit de relevanță pentru prezenta procedură de atribuire.**

27. De asemenea, nu este relevantă cuprinderea în conținutul notei justificative a (i) diagramelor cu consumul instantaneu de energie și (ii) a temperaturii exterioare a bateriilor (la începutul și, respectiv, la sfârșitul testării). Acești parametri nu sunt solicitați nici de protocolul de testare SORT-UITP și nu fac parte din raportul de tip SORT.
28. *Sub un al doilea aspect*, prin răspunsul la întrebarea nr. 10 se modifică documentația de atribuire în sensul solicitării, cu titlu de noutate, a unor bilanțuri energetice (în condițiile încărcării autobuzului la 65% din capacitate, pe un traseu similar) pentru trei moduri de exploatare: vara cu temperatura exterioară de 35 grade Celsius, iarna pentru temperatura exterioară de -15 grade Celsius și, respectiv, neutru, care nu necesită climatizare.
29. Introducerea unei astfel de cerințe cu doar 12 zile înainte de data stabilită pentru depunerea ofertelor este deosebit de restrictivă.
30. Prezentarea bilanțurilor în condițiile de mediu impuse presupune efectuarea de testări pe traseul real sau pe un traseu similar în cele trei moduri distincte de exploatare: vara cu temperatura exterioară de 35 grade Celsius, iarna pentru temperatura exterioară de -15 grade Celsius și, respectiv, neutru, care nu necesită climatizare.

⁴ Autoritatea contractantă confirmă viteza medie de deplasare de 30 km/h inclusiv prin răspunsul la întrebarea nr. 16 din solicitarea de clarificare nr. 4.

31. Or, replicarea condițiilor de mediu amintite este imposibilă într-un termen atât de scurt și necesită ca temperatura exterioară să atingă, pe traseul real sau pe un traseu similar, nivelurile solicitate de autoritatea contractantă.
32. Totodată, impunerea prin același răspuns (la întrebarea nr. 10) a prezentării, în cuprinsul bilanțurilor energetice, a consumurilor echipamentelor auxiliare - sisteme informare, taxare, supraveghere video, alte sisteme funcționale - și a altor sisteme îmbarcate, reprezintă o modificare a documentației de atribuire care, în lipsa unei prelungiri a termenului stabilit pentru depunerea ofertelor, nu permite operatorilor economici să elaboreze în mod adecvat și complet oferta propusă.
33. De altfel, aceste date referitoare la consumul instalațiilor/sistemelor auxiliare nu sunt instalate pe autobuze la data testării nici în cadrul unui ciclu de testare de tip SORT.
34. Prin urmare, subliniem caracterul deosebit de restrictiv al cerințelor modificate (ar putea depune ofertă, în măsura în care există, doar societăți care au efectuat aceste teste caracterizate de o specificitate ieșită din comun în perioade diferite din an⁵) și imposibilitatea de elaborare a unei oferte conforme în timpul rămas până la data de 9.02.2022.

B.1.2. Clarificarea nr. 1 la solicitarea de clarificare nr. 8

35. Obiectul clarificării la întrebarea nr. 1 (pag. 36 a Răspunsului consolidat) este reprezentat de cerința de la pct. 3 - Conformitatea cu documentele de referință din caietul de sarcini (pag. 8), potrivit căreia: *„Autobuzele electrice trebuie să îndeplinească obligatoriu condițiile prevăzute de Regulamentele CEE-ONU și Directivele UE la care România a aderat. Autovehiculele oferite trebuie să fie omologate cu certificat de omologare de tip RAR, caz în care ofertantul va prezenta, o dată cu oferta sa, copia conformă a certificatului de omologare, sau de autoritățile competente, similare RAR, din unul din statele membre ale UE, caz în care ofertantul va prezenta, o dată cu oferta sa, copia conformă a certificatului de omologare respectiv, iar ofertantul declarat câștigător va avea obligația să prezinte certificatul național emis de RAR până la momentul livrării primului autobuz electric”*.
36. Prin răspunsul său, autoritatea contractantă modifică această cerință și stabilește suplimentar că, în cazul în care *„variante sau versiunea oferită conform cerințelor caietului de sarcini nu se regăsește în certificatul de omologare, ofertantul va depune la ofertare o copie semnată cu semnătură electronică extinsă a certificatului de conformitate pentru marca și tipul de autobuze electrice oferite și o declarație - angajament ferm prin care se obligă să prezinte înainte de livrare primului autobuz electric o extindere/revizuire a omologării de tip ce va cuprinde în mod obligatoriu varianta/versiunea oferită ...”*.
37. Modificarea amintită permite, astfel, operatorilor economici să ofere variante/versiuni care nu sunt omologate la data ofertării.

⁵ Or, după cum s-a statuat și în jurisprudența CJUE - Cauza C-413/17:

„36. În aceeași ordine de idei, considerentul (74) al Directivei 2014/24 enunță că specificațiile tehnice ar trebui „elaborate în așa fel încât să se evite restrângerea în mod artificial a concurenței prin cerințe care favorizează un anumit operator economic, în sensul că preiau caracteristicile esențiale ale produselor, serviciilor sau lucrărilor oferite în mod obișnuit de acel operator economic”. Astfel, tot potrivit acestui considerent, „ar trebui să fie posibilă prezentarea unor oferte care să reflecte diversitatea soluțiilor tehnice, a standardelor și a specificațiilor tehnice de pe piață”.

37. Respectarea acestor cerințe este cu atât mai importantă atunci când, precum în speță, specificațiile tehnice care figurează în caietul de sarcini al unui contract de achiziții sunt formulate în mod deosebit de detaliat. Astfel, cu cât specificațiile tehnice sunt mai detaliate, cu atât este mai important riscul ca produsele unui anumit producător să fie favorizate”.

38. Cerința revizuită se află însă în discordanță cu necesitățile autorității contractante reprezentate de îndeplinirea de către ofertanți a tuturor cerințelor care sunt demonstrate prin testări / prezentarea notei justificative / bilanșurilor energetice prevăzute de documentația de atribuire.
39. În alte cuvinte, ofertanții sunt obligați să testeze, anterior ofertării, produsele oferite pe traseul real (sau un traseu similar) în condițiile impuse prin caietul de sarcini, ceea ce va conduce la obținerea unor rezultate specifice vehiculului testat.
40. Or, având în vedere că premisa acceptării unui angajament-ferm de obținere a omologării versiunii/variante oferite înainte de livrare este inexistența fizică (și, prin urmare, imposibilitatea testării) a versiunii/variantei respective, atunci nu are mai exista nicio garanție că produsele oferite ar îndeplini în mod corespunzător cerințele documentației de atribuire.
41. Astfel, s-ar accepta ca testele/încercările din realitatea fizică să fie realizate asupra unor autobuze electrice cu anumite specificații tehnice, care nu respectă în totalitate cerințele documentației de atribuire, iar livrarea efectivă să aibă ca obiect alte produse, distincte de cele anterior testate.
42. O astfel de modificare nu prezintă numai un risc pentru achizitor, ci încalcă principiile tratamentului egal, nediscriminării și transparenței prevăzute de art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, întrucât permite ca unii ofertanți, care nu dețin omologare la ofertare asupra variantelor/versiunilor corespunzătoare cerințelor caietului de sarcini, să eludeze prevederile documentației de atribuire și să furnizeze, în realitate, produse care să nu se încadreze în cerințele minime solicitate și care să nu satisfacă rezultatele testelor/încercărilor prezentate în cadrul ofertei.
43. Mai mult, întrucât neconformitatea ar fi dezvăluită doar faza de executare a contractului, operatorii economici concurenți nu ar mai putea ataca oferta respectivă și nu ar mai putea beneficia de garanțiile specifice căilor de atac reglementate de Legea nr. 101/2016.
44. **Prin urmare, solicităm anularea clarificării ante-referite.**

B.1.3. Cerința privind podeaua autobuzelor electrice

45. Conform pct. 7.4.1 - Cerințe privind caroseria din caietul de sarcini (pag. 22), „*condițiile care trebuie îndeplinite de caroseria autobuzelor electrice sunt următoarele:*
 - *Construcția caroseriei trebuie să fie realizată astfel încât să permită omologarea autobuzelor și să fie realizată în conformitate cu legislația națională, regulamentele CEE-ONU și Directivelor UE în vigoare (Directivei 2007/46/CE, CEE-ONU R 66, Legea 92/2007, respectiv OMLPTL nr. 211/2003 ± RNTR 2, OMTCT nr. 2132/2005 RNTR-7, OMTCT nr. 2135/2005 - RNTR 4);*
 - *Caroseria va fi auto-portantă de tip cheson și va avea podeaua coborâtă pe toată lungimea autobuzului. Nu vor fi admise trepte pe toată suprafața disponibilă pentru călătorii în picioare”.*
46. Prin răspunsul la întrebarea nr. 1 din solicitarea de clarificare nr. 2, achizitorul modifică cerința amintită, în sensul că nu se admit trepte pe întreaga lungime a autobuzului.
47. Cu toate acestea, modul de formulare al întrebării - în sensul solicitării unei confirmări - și al răspunsului sugerează că autoritatea contractantă nu ar avea intenția reală de a efectua o astfel de modificare, clarificarea părănd a avea scopul de confirmare a faptului că nu s-ar admite trepte pe toată suprafața podelei.
48. Așadar, răspunsul este neclar și imprecis, fiind apt să producă confuzie cu privire la modalitatea de interpretare și de aplicare a cerinței privind podeaua complet coborâtă. Această situație

aduce atingere dispozițiilor art. 154 din Legea nr. 98/2016, conform cărora „*autoritatea contractantă are obligația de a elabora documentația de atribuire care 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*”.

49. Potrivit Regulamentului CEE-ONU nr. 107⁶ („Regulamentul”), un „vehicul cu planșeu jos” înseamnă un „vehicul din clasele I, II sau A în care cel puțin 35 % din **suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare** (în secțiunea anterioară în cazul vehiculelor articulate sau pe platforma inferioară în cazul vehiculului etajat) constituie o zonă fără trepte și are acces la cel puțin o ușă de serviciu” (pct. 2.1.4).
50. Planșeul este definit ca fiind „acea parte a caroseriei a cărei suprafață superioară susține pasagerii care călătoresc în picioare, picioarele pasagerilor care sunt așezați pe scaune, conducătorul auto și orice membru al personalului de bord și care poate susține suporturile scaunelor” (pct. 2.14.1), iar platforma este „acea parte a planșeului prevăzută exclusiv pentru pasageri” (pct. 2.14.2).
51. În cadrul Anexei 3 - Cerințe aplicabile tuturor vehiculelor din Regulament, se regăesc cerințele pentru suprafața disponibilă pentru pasageri (pct. 7.2.2), din care putem extrage concluzia privind existența unui raport de parte-întreg între aceasta și planșeu: „**Aria suprafeței totale S_0 disponibilă pentru pasageri se calculează scăzând din aria totală a planșeului vehiculului: suprafața habitaculului conducătorului auto; suprafața cu trepte care dau acces la uși și suprafața oricărei alte trepte cu o adâncime mai mică de 300 mm, precum și suprafața parcursă de ușă și de mecanismul acesteia în momentul acționării; suprafața oricărei părți a cărei înălțime liberă este mai mică de 1 350 mm, măsurată de la planșeu, fără a ține seama de pătrunderea admisă în conformitate cu punctele 7.7.8.6.3 și 7.7.8.6.4 din prezenta anexă. În cazul vehiculelor din clasa A sau B, această dimensiune poate fi redusă la 1 200 mm; suprafața oricărei părți a vehiculului la care accesul pasagerilor este interzis, conform definițiilor de la punctul 7.9.4 din prezenta anexă; suprafața oricărui spațiu rezervat exclusiv pentru transportul mărfurilor sau al bagajelor și la care pasagerii nu au acces; suprafața necesară pentru a asigura un spațiu de lucru liber la contoarele de serviciu; suprafața planșeului ocupată de orice scară, semi-scară, scară de comunicare interioară sau suprafața oricărei trepte**”.
52. Astfel, afirmând că nu se admit trepte pe toată lungimea autobuzului, autoritatea contractantă se îndepărtează de la noțiunile consacrate (i.e. „suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare”) și se raportează la întreaga lungime a vehiculului fără a indica elementul constructiv asupra căruia se aplică cerința (lungimea este o caracteristică dimensională).
53. De asemenea, achizitorul nu ține cont că, din punct de vedere tehnic, datorită configurației punților și a echipamentelor necesare a fi montate, nu există niciun autobuz urban sau interurban sau turistic care să aibă planșeul fără trepte. Orice autobuz cuprinde în zona spate (unde, de regulă, sunt echipamentele) și în zona pasajelor de roți trepte sau, după caz, supraînălțări unde sunt montate scaunele pentru pasageri. Aceste trepte/supraînălțări care susțin picioarele pasagerilor așezați sunt parte a planșeului, conform definiției de la pct. 2.14.1 din Regulament.
54. În condițiile în care clarificarea nu ar fi anulată, cerința privind podeaua complet coborâtă ar deveni neclară și lipsită de precizia care trebuie să caracterizeze documentația de atribuire și

⁶ Al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora [2015/922].

ar conferi acesteia din urmă un caracter restrictiv, care ar împiedica participarea oricăror ofertanți.

55. Prin urmare, cerința ca pe întreaga podea a autobuzelor să nu existe trepte este contrară dispozițiilor Regulamentului și, totodată, restricționează în mod nepermis și nelegal accesul operatorilor economici la procedura de atribuire.
56. În sensul celor arătate, dispozițiile art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016 stabilesc că *„specificatiile 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”*.
57. În jurisprudența sa⁷, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a reținut că:
- „31. Directiva 2014/24 stabilește anumite limite pe care autoritatea contractantă trebuie să le respecte.*
- 32. Printre altele, la articolul 42 alineatul (2) din Directiva 2014/24 se impune ca specificațiile tehnice să permită accesul egal al operatorilor economici la procedura de achiziție și să nu aibă efectul de a crea obstacole nejustificate în calea deschiderii către concurență a achizițiilor publice.*
- 33. Această cerință concretizează, în scopul formulării specificațiilor tehnice, principiul egalității de tratament care figurează la articolul 18 alineatul (1) primul paragraf din directiva menționată. Potrivit acestei dispoziții, autoritățile contractante îi tratează pe operatorii economici în mod egal și fără discriminare și acționează într-o manieră transparentă și proporționată.*
- 34. Astfel cum Curtea a statuat deja, principiile egalității de tratament, nediscriminării și transparenței au o importanță crucială în ceea ce privește specificațiile tehnice, având în vedere riscurile de discriminare legate fie de alegerea acestora, fie de modul lor de formulare (a se vedea, în ceea ce privește Directiva 2004/18, Hotărârea din 10 mai 2012, Comisia/Țările de Jos, C-368/10, EU:C:2012:284, punctul 62).*
- 35. În plus, se precizează la articolul 18 alineatul (1) al doilea paragraf din Directiva 2014/24 că o achiziție nu poate fi concepută cu intenția de excludere a acesteia din domeniul de aplicare al directivei menționate sau de restrângere artificială a concurenței și că se consideră că se restrânge artificial concurența în cazul în care achiziția este concepută cu intenția favorizării sau a dezavantajării nejustificate a anumitor operatori economici.*
- 36. În aceeași ordine de idei, considerentul (74) al Directivei 2014/24 enunță că specificațiile tehnice ar trebui „elaborate în așa fel încât să se evite restrângerea în mod artificial a concurenței prin cerințe care favorizează un anumit operator economic, în sensul că preiau caracteristicile esențiale ale produselor, serviciilor sau lucrărilor oferite în mod obișnuit de acel operator economic”. Astfel, tot potrivit acestui considerent, „ar trebui să fie posibilă prezentarea unor oferte care să reflecte diversitatea soluțiilor tehnice, a standardelor și a specificațiilor tehnice de pe piață”.*
- 37. Respectarea acestor cerințe este cu atât mai importantă atunci când, precum în speță, specificațiile tehnice care figurează în caietul de sarcini al unui contract de achiziții sunt formulate în mod deosebit de detaliat. Astfel, cu cât specificațiile tehnice sunt mai detaliate, cu atât este mai important riscul ca produsele unui anumit producător să fie favorizate.*
- 38. Desigur, după cum rezultă din articolul 42 alineatul (4) din Directiva 2014/24, este posibil, cu titlu excepțional, în cazul în care nu este posibil să se furnizeze o descriere suficient de precisă și de inteligibilă a obiectului contractului de achiziții publice în conformitate cu articolul 42 alineatul (3) din această directivă, să se facă referire la un anumit producător, la*

⁷ Hotărârea din 25 octombrie 2018, Cauza „Roche Lietuva” UAB, C-413/17, ECLI:EU:C:2018:865,

o anumită origine sau la un anumit procedeu care caracterizează produsele sau serviciile furnizate de un anumit operator economic ori la o marcă sau la un brevet, în măsura în care obiectul contractului justifică acest lucru, iar condițiile stabilite în acest scop de Directiva 2014/24 sunt respectate, în special ca o astfel de referire să fie însoțită, în documentele contractului de achiziții publice, de termenii „sau echivalent”. Cu toate acestea, având în vedere natura derogatorie a acestei dispoziții, condițiile în care autoritatea contractantă poate utiliza o asemenea posibilitate trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte.

40. Având în vedere elementele care precedă, revine instanței de trimitere sarcina de a verifica dacă, ținând seama de marja de apreciere de care dispune autoritatea contractantă pentru a stabili specificațiile tehnice potrivit cerințelor calitative în funcție de obiectul contractului în cauză, caracterul deosebit de detaliat al specificațiilor tehnice în discuție în litigiul principal nu conduce la favorizarea în mod indirect a unui ofertant.

41. De asemenea, este important ca gradul de detaliere a specificațiilor tehnice să respecte principiul proporționalității, ceea ce implică în special o analiză a aspectului dacă acest grad de detaliere este necesar în vederea realizării obiectivelor urmărite”.

58. **Față de aceste considerente, solicităm anularea clarificării referitoare la podeaua complet coborâtă - răspunsul la întrebarea nr. 1 din solicitarea de clarificare nr. 2.**

B.1.4. Cerința de prezentare a unei liste cu cel puțin doi fabricanți de stații de încărcare

59. Prin răspunsul nr. 1 la întrebarea nr. 1 din Răspunsul consolidat (pag. 1-2), autoritatea contractantă modifică Cap. 1 - Condiții generale din caietul de sarcini, în sensul că cerința privind descrierea caracteristicilor minime esențiale ale stațiilor de încărcare ce urmează a fi achiziționate printr-o procedură distinctă, compatibilitatea acestora și asumarea răspunderii ofertanților pentru funcționarea corespunzătoare s-a transformat în obligarea ofertanților de a prezenta o listă cu cel puțin doi producători de stații de încărcare care să fie compatibile cu caracteristicile minime descrise prin propunerea tehnică și o declarație pe proprie răspundere prin care se garantează compatibilitatea între sistemul de captare al autobuzelor și cel al stațiilor de încărcare aflate pe lista solicitată.
60. Procedând astfel, autoritatea contractantă stabilește o obligație care reprezintă în realitate o formă atipică de promisiune a faptei altuia, în sensul art. 1283 C. civ., solicitându-se ca ofertanții (i) să se angajeze că autoritatea contractantă va achiziționa stațiile de încărcare de la producătorii propuși, urmând a fi încălcate principiile care guvernează procedurile de achiziție publică în cadrul viitoarei proceduri de atribuire (prin limitarea concurenței la acei producători menționați de ofertantul din prezenta licitație) și (ii) să garanteze că cei (cel puțin) doi producători propuși vor furniza stații de încărcare compatibile.
61. O asemenea cerință este excesivă și privește specificațiile tehnice ale unor produse care vor face obiectul unei alte proceduri de atribuire, depășind astfel cadrul prezentei licitații, în care interesul autorității contractante este să cunoască caracteristicile necesare stabilirii unei viitoare compatibilități cu stațiile de încărcare ce urmează a fi achiziționate separat.
62. Totodată, prin răspunsul său, achizitorul nu răspunde la întrebarea adresată de operatorul economic interesat, care solicita ca autoritatea contractantă să revizuiască cerința în sensul acceptării doar a obligațiilor de furnizare a caracteristicilor minime necesare pentru stațiile de încărcare.
63. Or, conform art. 160 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, „*autoritatea contractantă stabilește prin anunțul de participare/simplificat/de concurs unul sau două termene-limită în care va răspunde în mod clar și complet tuturor solicitărilor de clarificare/informațiilor suplimentare, conform prevederilor normelor metodologice la prezenta lege*”, nefiind permisă modificarea documentației de atribuire în afara cadrului legal, respectiv din oficiu,

fără justificare și fără nicio legătură cu solicitarea de clarificare primită de la un operator economic în baza dispozițiilor art. 160 alin. (1) din Legea nr. 98/2016.

64. **Pentru aceste motive, solicităm anularea răspunsului nr. 1 la întrebarea nr. 1 din Răspunsul consolidat.**

B.1.5. Cerința privind butonul de comandă de securitate

65. Prin răspunsul la întrebarea nr. 5 din cadrul solicitării de clarificare nr. 1, autoritatea contractantă modifică specificațiile tehnice solicitate pentru butonul de comandă de securitate (prevăzute la pct. 7.4.8.4 - Cerințe privitoare la tabloul și computerul de bord din caietul de sarcini - pag. 29), în sensul că se elimină funcționalitatea sa de frânare a autobuzului electric, păstrându-se însă oprirea motorului electric și deschiderea ușilor.
66. O astfel de modificare este contrară dispozițiilor Regulamentului (cu titlu de exemplu, pct. 7.6.5.1.9 stabilește că „*deschiderea ușilor nu trebuie să fie posibilă atunci când vehiculul se deplasează cu o viteză mai mare decât 5 km/h*”) și afectează în mod vădit siguranța pasagerilor aflați în autobuz.
67. De pildă, în situația în care autobuzul ar rula cu o viteză de 50-60 km/h și s-ar acționa butonul de comandă de siguranță având funcționalitățile modificate conform Răspunsului consolidat, motorul electric s-ar opri, iar ușile ar fi deschise, **dar autobuzul ar continua să ruleze din inerție întrucât nu mai există funcția de frânare**. O astfel de împrejurare este deosebit de periculoasă pentru pasagerii aflați în picioare, în special dacă autobuzul este încărcat la capacitate maximă, riscând să cadă din vehicul și să fie grav vătămați. Nu trebuie omis nici efectul de aspirație pe care îl provoacă deschiderea bruscă a tuturor ușilor autobuzului, care poate contribui la căderea pasagerilor din autobuz.
68. **Prin urmare, cerința - astfel cum a fost modificată - nu poate fi pusă în aplicare întrucât profund nelegală și prezintă un risc major de securitate pentru pasagerii aflați în picioare. Din aceste motive, este necesară anularea clarificării ante-referite.**

B.1.6. Certificarea sistemului de tracțiune

69. Prin răspunsul la întrebarea nr. 15 a solicitării de clarificare nr. 3, autoritatea contractantă modifică și cerința de la pct. 7.9 - Cerințe pentru sistemul de tracțiune din caietul de sarcini (pag. 33), stabilind că sintagma „certificare de către laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare” se referă la laboratoare autorizate să testeze și să certifice motorul de tracțiune din punct de vedere al siguranței funcționale conform EN ISO 13849-1 și IEC 62061 și din punctul de vedere al compatibilității electromagnetice (CEM).
70. În primul rând, acest răspuns este neclar și nu satisface dispozițiile art. 160 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, întrucât operatorul economic interesat a solicitat să se clarifice ce fel de acreditare trebuie să dețină organismele care autorizează laboratoarele, iar nu ce fel de atestări trebuie să dețină laboratoarele.
71. În al doilea rând, standardele la care a făcut trimitere achizitorul - EN ISO 13849-1 și IEC 62061 - nu se aplică în domeniul autobuzelor electrice⁸, ci al mașinilor unelte și utilajelor.

⁸ În domeniul autobuzelor, pentru sistemul de tracțiune electric se aplica următoarele reglementări: **Regulamentul CEE-ONU nr. 100** - Prescripții uniforme pentru omologarea vehiculelor în ceea ce privește cerințele specifice pentru sistemele de tracțiune electrice; **Regulamentul CEE-ONU nr. 85** - Prescripții uniforme privind omologarea motoarelor cu ardere internă și a sistemelor de tracțiune electrice destinate propulsării vehiculelor cu motor din categoriile M și N în ceea ce privește măsurarea puterii nete și puterii maxime în 30 minute pentru sistemele de tracțiune electrice; **Regulamentul CEE-ONU nr. 10** - Prescripții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește compatibilitatea electromagnetică.

72. Conform art. 155 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, „*specificațiile tehnice sunt stabilite prin documentația de atribuire și definesc caracteristicile solicitate privind lucrarea, serviciul sau produsele care fac obiectul achiziției*”.
73. Or, având în vedere că standardele menționate - care, în temeiul art. 156 alin. (1) lit. b) din Legea nr. 98/2016, reprezintă o modalitate de stabilire a specificațiilor tehnice - nu au legătură cu produsele care fac obiectul achiziției, caracterul nelegal al răspunsului oferit de achizitor este evident, impunându-se anularea sa.

B.1.7. Răspunsul la întrebarea nr. 3 din cadrul solicitării de clarificare nr. 1

74. Operatorul economic solicită să fie clarificată cerința de la pct. 6.1 din caietul de sarcini privind autonomia de transport pe perioada de garanție de 5 ani.
75. Autoritatea contractantă confirmă că aceasta va fi de 200 km.
76. Cu toate acestea, având în vedere că în cadrul pct. 6.1 se menționează că:

„• Având în vedere cele menționate mai sus, din punct de vedere al capacității blocului de baterii, acesta trebuie să asigure autobuzului electric în orice moment (în cei 5 ani ai perioadei de garanție), un rulaj de cel puțin 150 km la o încărcare de 100% a bateriilor (la capacitatea maximă a bateriilor din acel moment), cu toate sistemele auxiliare (inclusiv cele de climatizare) pornite, întotdeauna după parcurgerea acestei distanțe energia remanentă din baterii să fie mai mare sau cel puțin egală cu 20% din capacitatea maximă a acestora.

• Autonomia autobuzelor electrice la momentul livrării lor trebuie să fie de minim 200 Km dar ofertanții vor dimensiona blocul de baterii astfel încât, după 5 ani de funcționare și cunoscând rata de scădere a capacității, să se obțină autonomia de 150 km. Ofertantul va declara în oferta tehnică această rată și o va avea în vedere la dimensionarea blocului de baterii astfel încât capacitatea inițială să fie suficient de mare pentru a asigura o capacitate suficientă autonomiei de 150 km după 5 ani de utilizare”,

clarificarea nu satisface exigențele art. 160 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, întrucât nu soluționează cu claritate solicitarea societății interesate, ci este în notă discordantă cu faptul că prin caietul de sarcini se impune ca în cei 5 ani ai perioadei de garanție să se asigure un rulaj de cel puțin 150 km la o încărcare a bateriilor de 100%.

77. **Așadar, anularea răspunsului este necesară întrucât se creează confuzie cu privire la cerințele aferente autonomiei autobuzelor în perioada de garanție, contrar dispozițiilor art. 154 și art. 160 alin. (2) din Legea nr. 98/2016.**

B.1.8. Cerința privind kilometrajul mediu anual

78. În cadrul pct. 6.1 - Cerințe pentru blocul de baterii al autobuzelor electrice din caietul de sarcini (pag. 15-16), se solicită ca „*blocul de baterii [să fie] dimensionat astfel încât după 5 ani de utilizare a autobuzului electric în condițiile de mediu în care se află traseul și ale unui rulaj mediu zilnic de 300 km/zi/350 zile/an, la o viteză medie de 40 km/oră ...*”.
79. Prin întrebarea nr. 15 din cadrul solicitării de clarificare nr. 4, operatorul economic solicită ca achizitorul să indice kilometrajul mediu anual. Răspunsul primit arată o valoare de 65.000 km pe an.
80. Această clarificare este în mod vădit imprecisă și contradictorie cu cerințele caietului de sarcini, fiind astfel încălcată obligația autorității contractante reglementată de art. 160 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 de a răspunde în mod clar și complet tuturor solicitărilor de clarificare/informațiilor suplimentare.

81. Prin urmare, având în vedere că în caietul de sarcini se menționează expres că rulajul mediu zilnic este de 300 km/zi și prin raportare la o activitate de 350 zile/an, rezultă cu evidență că kilometrajul mediu anual este, de fapt, de 105.000 km/an, iar nu de 65.000 km.
82. Dacă ar fi avut intenția să modifice cerința, achizitorul avea obligația, tot în temeiul art. 160 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, de a specifica acest aspect în mod expres, astfel încât documentația de atribuire să fie elaborată conform art. 154 din Legea nr. 98/2016, respectiv să conțină toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției.
83. **În consecință, solicităm anularea răspunsului la întrebarea nr. 15 din cadrul solicitării de clarificare nr. 4.**

B.1.9. Răspunsul la întrebarea nr. 7 din cadrul solicitării de clarificare nr. 10

84. Prin solicitarea de clarificare (pag. 45-46 din Răspunsul consolidat), operatorul economic interesat solicită să fie modificată cerința de la pct. 7.2.1 din caietul de sarcini (pag. 21, ultimul paragraf), conform căreia: *„Consum vehicul: maxim 1,5 kWh/km (SORT2/UITP). Oferta va conține în mod obligatoriu fișele de testare SORT 2 pentru autovehiculele oferite”, astfel încât să fie acceptate doar fișele de testare SORT 3.*
85. Prin răspunsul său, autoritatea contractantă modifică cerința și stabilește că *„oferta va conține în mod obligatoriu fișele de testare SORT 2 și SORT 3 pentru autobuzele electrice oferite”.*
86. O astfel de clarificare este:
 - a) în primul rând, neconcordantă cu solicitarea operatorului economic, a cărui argumentație urmărește înlocuirea cerinței testului SORT 2 cu testul SORT 3;
 - b) în al doilea rând și în special neclară și contradictorie cu restul cerințelor prevăzute de caietul de sarcini și din fișa de date a achiziției, dar și cu celelalte răspunsuri la solicitările de clarificare ale operatorilor economici, unde se menționează în mod repetat că documentația de atribuire impune prezentarea datelor privind consumul energetic potrivit testului SORT 2 (inclusiv în cadrul factorului de evaluare - componenta tehnică 1).
87. Răspunsul este neconcordant chiar și cu altă clarificare transmisă aceluiași operator economic, la întrebarea sa nr. 4 (pag. 44 a Răspunsului consolidat), prin care confirmă că ciclul ales pentru testarea autonomiei conform e-SORT este ciclul 2 (mixt).
88. Prin urmare, modificarea cerinței de la pct. 7.2.1 din caietul de sarcini, fără ca aceasta să se materializeze și asupra tuturor celorlalte prevederi ale documentației de atribuire unde se face referire la metodologia de testare SORT 2, este susceptibilă să dea naștere la interpretări diferite și conferă documentelor achiziției un caracter neclar și imprecis, în contrarietate cu dispozițiile art. 154 din Legea nr. 98/2016.
89. **Ca atare, solicităm anularea acestei clarificări.**

B.2. Stabilirea unui nou termen-limită pentru depunerea ofertelor

90. Indiferent de soluția care urmează a fi pronunțată asupra cererii de anulare a Răspunsului consolidat, solicităm obligarea autorității contractante la stabilirea unui nou termen pentru depunerea ofertelor.
91. Potrivit art. 153 alin. (1) lit. b) din Legea nr. 98/2016, Autoritatea contractantă prelungește perioada stabilită în anunțul de participare pentru depunerea ofertelor atunci când se modifică semnificativ documentele achiziției, iar conform alineatului al doilea al aceluiași text legal,

durata prelungirii trebuie să fie proporțională cu volumul și complexitatea informațiilor transmise prin clarificări și a modificărilor aduse documentelor achiziției.

92. În speță, documentația de atribuire a suferit numeroase modificări care obligă operatorii economici să elaboreze ofertele în condiții total distincte față de cerințele inițiale.
93. Subliniem în special cerința care impune ofertanților să prezinte un bilanț energetic realizat pentru 3 moduri de exploatare - fiecare la temperaturi exterioare diferite - pe traseul specificat în caietul de sarcini (cerința de la pct. 6.1 din caietul de sarcini privind blocul de baterii al autobuzului; întrebarea 10, pag. 14-15 din răspunsul consolidat), ce presupune efectuarea testelor pe traseu în condiții de temperatură specifice atât anotimpului de iarnă (de -15°), cât și anotimpului de vară (de 35°). Or, aceste condiții nu pot fi replicate în prezent și nici nu vor putea fi reproduse decât, cel mai probabil, în cursul lunilor iulie-august a anului curent. În ceea ce privește temperatura de iarnă, prognoza meteo actuală nu anunță o scădere în zona localității Mogoșoaia sub -5° în următoarele 2 luni⁹.
94. Prin urmare, întrucât condiția proporționalității duratei de prelungire cu modificările aduse documentelor achiziției presupune ca termenul să permită operatorilor economici să aibă posibilitatea reală de a depune oferte conforme, cerința amintită, în măsura în care va fi păstrată, impune ca noul termen să fie de aproximativ un an.
95. În măsura în care veți aprecia că noua cerință privind conținutul bilanțului energetic este nelegală, precum și în cazul tuturor celorlalte clarificări contestate, **solicităm ca termenul de prelungire să respecte dispozițiile art. 153 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 și să acorde suficient timp ca operatorii economici să elaboreze oferte complete și adecvate.**

B.3. Solicitare subsidiară: anularea procedurii de atribuire

96. În măsura în care se va constata că nu pot fi adoptate măsuri de remediere care să restabilească legalitatea procedurii de atribuire și în ipoteza în care contestația nu este admisă în întregime, solicităm ca procedura de atribuire să fie anulată.
97. Această soluție poate fi dispusă de către Consiliu în baza dispozițiilor art. 26 alin. (2) lit. c) din Legea nr. 101/2016.

În drept: art. 8 din Legea nr. 101/2016, art. 154-156, art. 160, art. 175, art. 187 din Legea nr. 98/2016, art. 20, art. 31, art. 32 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



⁹ <https://www.accuweather.com/ro/ro/mogosoia/273768/daily-weather-forecast/273768?page=2>