



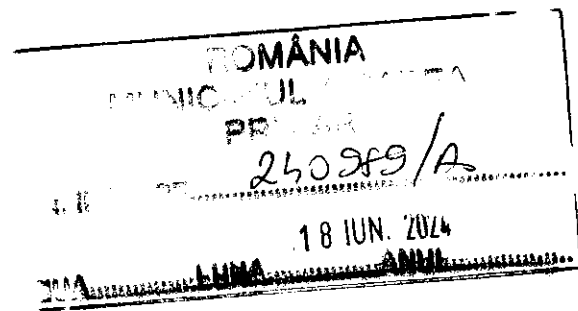
str. Stavropoleos nr. 6, sectorul 3, București, România, CP 030084, CIF 20329980,
tel. +40-21-3104641, tel. +40-21-3104670, fax. +40-21-3104642,
e-mail: office@cnscl.ro, www.cnscl.ro, http://portal.cnscl.ro

MUNICIPIUL ORADEA

Oradea, Judet: BIHOR, Piața Unirii nr. 1

Nr. 36732./1469/C2/12.06.2024

În conformitate cu dispozițiile art. 27 alin. (8) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, vă transmitem alăturat Decizia nr. 1579/C2/1469/10.06.2024, pentru soluționarea contestației înregistrată la CNSC cu nr. 27070/30.04.2024.



**PREȘEDINTE INTERIMAR,
Bogdan Marius BOGHIU**





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

DECIZIE

Nr. 1579 / C2 / 1469

Data: 10.06.2024

Prin contestația înregistrată la CNSC sub nr. 27070/30.04.2024, formulată de BOZANKAYA OTOMOTIV MAKINA IMALAT ITHALAT VE IHRACAT A.Ş., cu sediul în Ankara, Turcia, Ahi Evran OSB Mah. Artuklular Sok. nr. 3 A/2 Sincan, înregistrată în Sistemul Central al Registrului Comerțului sub nr. 315616, având cod de înregistrare fiscală 1830642976, reprezentată de Yigit Belin, cu sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură în București, b-dul Ferdinand I nr. 58, sc. A, et. 4, ap. 19, sector 2, împotriva raportului procedurii nr. 171634/17.04.2024, comunicat la data de 18.04.2024, emis de către MUNICIPIUL ORADEA, cu sediul în Oradea, Piața Unirii nr. 1, județul Bihor, în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de licitație deschisă, organizată în vederea încheierii, pe loturi, a contractului de furnizare având ca obiect *ACHIZITIE PUBLICA: LOT 1: – 30 AUTOBUZE ELECTRICE DE 12 METRI, 7 STATII DE INCARCARE LENTA SI 2 STATII DE INCARCARE RAPIDA; LOT 2 – 10 AUTOBUZE ELECTRICE DE 18 METRI, 3 STATII DE INCARCARE LENTA SI 2 STATII DE INCARCARE RAPIDA*, **Lotul nr. 1**, s-au solicitat:

> *anularea în parte a raportului procedurii înregistrat cu nr. 171634 din data de 17.04.2024, în ceea ce privește desemnarea ca si admisibilă si câștigătoare a ofertei societății New Kopel Car Import SRL, precum și a tuturor actelor conexe și subsecvente emise de Autoritatea Contractanta in acest sens;*

> *obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertei desemnate câștigătoare, cu respectarea dispozițiilor legale aplicabile, a considerentelor deciziei care urmează a fi pronunțată și a prevederilor documentației de atribuire, cu reținerea faptului ca oferta inaintată de New*

Kopel Car Import SRL este neconformă și inacceptabilă, atragând astfel necesitatea respingerii acesteia din cadrul procedurii.

Prin cererea de intervenție înregistrată la Consiliu cu nr. 28809/13.05.2024, NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, cu sediul în localitatea Otopeni, Calea Bucureștilor nr. 201-203, județul Ilfov, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. J23/395/2010, având CUI 26487059, reprezentată legal prin dl. Tal Lahav și convențional prin SCA Popovici Nițu Stoica & Asociații, cu sediul ales pentru comunicarea actelor procedurale în București, Calea Dorobanți nr. 239, et. 6, sector 1, solicită, în principal, respingerea contestației formulată de BOZANKAYA, ca tardivă, iar, în subsidiar, respingerea contestației formulată de BOZANKAYA, ca neîntemeiată, și, în consecință, menținerea rezultatului procedurii.

Contestația și cererea de intervenție vor fi soluționate împreună, având în vedere dispozițiile art. 66 alin. (1), art. 67 alin. (1), art. 123 alin. (1) C. Proc. Civ. și art. 17 din Legea nr. 101/2016.

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

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația de față, prin care BOZANKAYA OTOMOTIV MAKINA IMALAT ITHALAT VE IHRACAT A.Ș. critică rezultatul procedurii de atribuire în cauză, solicitând cele menționate în partea introductivă.

Autoarea contestației, a cărei ofertă s-a clasat pe locul II în procedura în cauză, aduce argumente în susținerea faptului că evaluarea ofertei NEW KOPEL, declarată câștigătoare, s-a realizat cu încălcarea dispozițiilor legale și ale documentației de atribuire, oferta declarată câștigătoare fiind analizată în mod greșit ca îndeplinind cerințele tehnice minimale solicitate prin caietul de sarcini.

Într-un prim aspect, redând cele menționate în adresa nr. 171689/17.04.2024 de comunicare a rezultatului procedurii și invocând dispozițiile art. 215 alin. (1) și alin. (2) lit. c) din Legea nr. 98/2016, reclamanta atrage atenția asupra faptului că autoritatea contractantă s-a limitat la a arăta punctajul acordat, fără a arăta motivele pentru care a oferit acel punctaj și fără a prezenta o analiză comparată a celor două oferte.

În cuprinsul primei critici, BOZANKAYA afirmă că oferta NEW KOPEL CAR IMPORT SRL nu respectă cerințele privind capacitatea minimă de înmagazinare pentru fiecare modul de baterie.

Contestatoarea precizează că modulele bateriei selectate pentru autobuzul ofertat de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL (un produs al companiei chineze BYD - K9uD) nu îndeplinesc cerința minimă obligatorie privind

capacitatea de înmagazinare de 90 kWh/modul, având fie 35.2 kWh/modul sau 28.62 kWh/modul.

Prin solicitarea de clarificări nr. 108230/05.03.2024, menționează reclamanta, autoritatea contractantă a cerut NEW KOPEL CAR IMPORT SRL să indice capacitatea de înmagazinare (kwh) a modulelor bateriilor, precum și numărul modulelor cu care este echipat autobuzul oferat.

BOZANKAYA arată că NEW KOPEL CAR IMPORT SRL a precizat în răspunsul la solicitarea de clarificări că, pentru autobuzul oferat a selecționat 12 module de baterii K-box cu o capacitate de înmagazinare de 35.2 kWh și 28.62 kWh, contestatoarea opinând că, astfel, cerința obligatorie privind capacitatea fiecărui modul de baterie nu este îndeplinită.

Mai mult, consideră reclamanta, chiar și în eventualitatea unei pretinse interpretări „*permissive*” pe pachete de baterii, pe care NEW KOPEL a încercat să o ofere, se observă, de asemenea, că bateria autobuzului oferat nu îndeplinește cerința nici pentru pachet de module, deoarece un pachet de baterii este neconform, fiind format din 2 module K-box plasate la sol, în partea din spate a autobuzului.

Or, subliniază BOZANKAYA, și prin acest pachet 3, indiferent că este format din module K-box de 35.2 kWh ($2 \times 35.2 = 70.4$ kWh) sau 28.62 kWh ($2 \times 28.62 = 57.24$ kWh), NEW KOPEL CAR IMPORT SRL acceptă în mod evident că oferta sa nu îndeplinește cerința obligatorie a caietului de sarcini, care nu a fost modificată prin răspunsul consolidat la solicitările de clarificări.

Pentru conformitate, adaugă autoarea contestației, se poate vedea fișa tehnică a furnizorului de baterii.

În consecință, reține reclamanta, autoritatea contractantă trebuia să constate că răspunsul la solicitarea de clarificări privind omisiunea din propunerea tehnică NEW KOPEL CAR IMPORT SRL nu este concludent, iar cerința obligatorie din caietul de sarcini nu este îndeplinită.

În cadrul celei de-a doua critici, BOZANKAYA aduce argumente în susținerea faptului că oferta NEW KOPEL CAR IMPORT SRL nu îndeplinește cerința privind numărul de prize USB tip A (5V 2A).

Astfel, reclamanta arată că, în caietul de sarcini și prin răspunsul consolidat, autoritatea contractantă a cerut în mod expres ca vehiculele să fie prevăzute cu minim 12 prize duale tip USB A și USB C, iar, prin solicitarea de clarificări nr. 73650/12.02.2024, adresată NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, MUNICIPIUL ORADEA a solicitat *inter alia* să se precizeze numărul de prize USB, deoarece nu au fost identificate în oferta respectivei societăți.

Or, remarcă BOZANKAYA, ofertanta declarată câștigătoare a considerat că este concludent să confirme că autobuzele oferate vor fi prevăzute cu 12 prize duale tip USB A și USB C destinate încărcării dispozitivelor mobile ale călătorilor, fără a indica unde anume în oferta sa se identifică îndeplinirea cerinței printr-un document tehnic justificativ.

Autoritatea contractantă a considerat concludent răspunsul și în acest caz, semnalează reclamanta, deși, în opinia BOZANKAYA, simpla

confirmare, prin răspunsul la solicitarea de clarificări, privind o omisiune din propunerea tehnică, nu echivalează cu îndeplinirea cerinței.

În susținere, contestatoarea invocă jurisprudența CJUE în materie.

În cuprinsul celei de-a treia critici, BOZANKAYA prezintă o serie de aspecte în susținerea faptului că oferta NEW KOPEL CAR IMPORT SRL nu îndeplinește cerința vizând podeaua coborâtă pe toată lungimea.

Contestatoarea precizează că, prin *procesul verbal de evaluare nr.*, NEW KOPEL și-a asumat faptul că autobuzele K9uD ofertate au „*podea coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru pasageri în picioare (nu sunt prevăzute trepte pe suprafața disponibilă calătorilor în picioare) (propunere tehnică, pag.6)*”.

Totodată, arată că, în conformitate cu fișele tehnice ale producătorului BYD, autobuzele electrice K9uD sunt prevăzute cu trepte pe lungimea podelei.

Această cerință privind ofertarea de autobuze cu „*podea complet coborâtă pe toată lungimea*” nu a fost contestată și nici nu au existat solicitări de clarificări prin care să fie modificată, remarcă BOZANKAYA.

Contestatoarea evidențiază faptul că autoritatea contractantă nu a solicitat nicio clarificare ofertantei NEW KOPEL CAR IMPORT SRL privind îndeplinirea acestei cerințe și a considerat în mod eronat îndeplinită cerința prin absența treptelor doar pe suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare, și nu pe toată lungimea podelei autobuzului, așa cum a solicitat.

În cadrul criticii nr. 4, reclamanta aduce argumente în susținerea faptului că oferta NEW KOPEL CAR IMPORT SRL nu îndeplinește cerința privind raportul E-Sort ciclul 2, pentru următoarele considerente:

- Prin documentația de atribuire, cap. 3.2.3.6 *SPECIFICAȚII FUNCȚIONALE ȘI OPERAȚIONALE / PERFORMANȚE DINAMICE ALE AUTOBUZULUI ELECTRIC*, autoritatea contractantă a solicitat în mod expres ca „*In vederea evaluării în condiții de egalitate a tuturor ofertanților, aceștia vor depune în cadrul ofertei certificatul E-SORT, ciclul 2, atestat de un organism european acreditat, pentru tipul de masină ofertat*”;

- Pentru factorul de evaluare nr. 2 - *Autonomia autobuzelor electrice conform eSORT 2*, au fost precizate condițiile de testare conform metodologie UITP. „*Autonomia de transport va fi prezentată în buletinul E-SORT ciclul 2 deșus în cadrul ofertei tehnice, aceasta fiind cerința obligatorie de îndeplinit în caietul de sarcini. Se va atașă obligatoriu la oferta buletinul E-SORT ciclul 2 în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului ofertat, prin care este stabilită autonomia conform standardelor UITP.*”;

- Prin răspunsul la solicitarea de clarificări nr. 73650 din 12.02.2024, NEW KOPEL a menționat că „*In același timp, conform raportului de testare prezentat în Anexa 13 - Test SORT 2 (easy urban, Vmed 17Km/h, perioade de frânare 12,5%, instalație HVAC oprită, 35% timp de oprire și aproximativ 3 opriri pe kilometru), autonomia autobuzului electric ofertat în condiții standard SORT 2 este de 467,9 Km.*”;

- Or, metodologia de testare UITP pentru E-sort ciclul 2 prezintă alte criterii, care nu sunt îndeplinite de raportul prezentat de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL.

În drept, se invocă dispozițiile art. 8 din Legea nr. 101/2016, precum și celelalte prevederi legale menționate în cuprinsul contestației.

Ca mijloace de probă au fost depuse înscrisuri.

Prin punctul de vedere nr. 189227/07.05.2024, înregistrat la Consiliu cu nr. 27815/08.05.2024, MUNICIPIUL ORADEA, în calitate de autoritate contractantă, solicită respingerea contestației depusă de BOZANKAYA OTOMOTIV MAKINA IMALAT ITHALAT VE IHRACAT A.Ş. și menținerea deciziilor luate în cadrul procedurii și a tuturor actelor subsecvente întocmite și comunicate de către autoritatea contractantă, pentru considerentele expuse în cele de mai jos.

După ce redă un istoric al procedurii în cauză, raportat la afirmația contestatoarei vizând „nemotivarea corectă a actelor autorității contractante”, MUNICIPIUL ORADEA prezintă o serie de aspecte în susținerea faptului că instituția sa a comunicat rezultatele evaluării procedurii în conformitate cu dispozițiile art. 215 lit. c) din Legea nr. 98/2016.

Împotriva criticii nr. 1, vizând nerespectarea de către oferta NEW KOPEL CAR IMPORT SRL a cerințelor privind capacitatea minimă de înmagazinare pentru fiecare modul de baterie, autoritatea contractantă redă cele menționate în cadrul răspunsului la întrebarea nr. 4 - Clarificarea nr.10 din cadrul răspunsului consolidat la solicitările de clarificări nr. 330842/18.08.2023, remarcând faptul că, prin modul de formulare a acestui răspuns, *a relaxat* prevederile tehnice legate de capacitatea bateriilor, deoarece tehnologia actuală de construcție a acestora este de asamblare a unor celule de baterii de mici dimensiuni care sunt înseriate și conectate în module sau ceea ce este uzual cunoscut ca *baterie*, mai mici sau mai mari.

Întrucât, asamblarea acestora poate diferi extrem de mult de la un producător la altul, datorită diferitelor sisteme de răcire sau politicilor de management al încărcării, autoritatea contractantă notează că a decis să asigure condiții egale de ofertare pentru orice potențială ofertantă, menținând doar performanțele precizate în caietul de sarcini, în cazul acesta, autonomie, capacitatea energie utilizabilă de minim 70% din capacitatea nominală (100%) a vehiculelor.

MUNICIPIUL ORADEA redă o captură de ecran care cuprinde atât clarificarea solicitată de instituția sa, prin adresa nr.108230/05.03.2024, ofertantei NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, cât și răspunsul complet al ofertantei, achizitoarea învederând următoarele:

„Din răspunsul prezentat de New Kopel, rezultă faptul că autobuzul este dotat cu o sursă de energie cu puterea de 383 Kwh la tensiunea de 560 V. Sursa de energie este compusă din 3 pachete/module de baterii integrate în conexiune paralel. Cele 3 pachete/module de baterii integrate în paralel sunt formate din 12 module de baterii K-box integrate în conexiune serie ca pachet de baterii (6x35,2Kwh si 6x28,63Kwh). Cele 12 module de baterii

K-box sunt formate din 522 buc. celule de baterii integrate în conexiune serie (ca module de baterii K- box). Fiecare celulă de baterii are o putere de 734 Wh și o tensiune de 3,22 V.

Pentru a putea funcționa în paralel cele 3 pachete de baterii, este necesar ca fiecare pachet de baterie să aibă tensiunea de 560 V. Pentru a avea tensiunea de 560 V, fiecare pachet trebuie să fie format din 174 celule de baterii integrate în conexiune serie ($174 \times 3,22 = 560,28$ V). Fiecare pachet de baterii este alcatuit din 174 de celule de baterii integrate în conexiune serie, rezultă o putere pentru un pachet de baterii de 127,716 Kwh."

MUNICIPIUL ORADEA evidențiază faptul că, analizând răspunsul ofertantei criticate, a constatat că este conform, deoarece, ținând cont de relaxarea prevederile tehnice legate de capacitatea bateriilor prin răspunsul consolidat, aceasta asigură indicatorii principali de funcționare tehnică, prezentând tehnologia proprie de realizare a bateriilor (achizitoarea subliniază că tehnologia proprie de realizare a bateriilor îndeplinește cerințele principale referitoare la autonomie și amplasamentul acumulatorilor).

Raportat la critica privind numărul de prize USB tip A (5V 2A), într-un prim aspect, autoritatea contractantă reiterează cele solicitate în acest sens conform prevederilor art. 3.2.1 – *Condiții tehnice obligatorii* din caietul de sarcini și conform răspunsului la întrebarea nr. 7 - Clarificarea nr. 12 din cadrul răspunsului consolidat la solicitările de clarificări nr. 330842/18.08.2023.

Achizitoarea semnalează faptul că NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, în cadrul ofertei tehnice depuse inițial, la pagina 11 din documentul „Anexe 41-50 semnat”, a prezentat „Figura 2-Cablurile de tensiune joasă ale autobuzului” în care se regăsește și cablajul prizelor USB, din planul de cablare rezultând faptul că pot fi instalate un număr mai mare de 12 prize USB.

De asemenea, MUNICIPIUL ORADEA prezintă o captură de ecran care cuprinde atât clarificarea solicitată de instituția sa, prin adresa nr.73650/12.02.2024, către NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, cât și răspunsul complet al ofertantei, semnalând faptul că a apreciat respectivul răspuns ca fiind conform, întrucât ofertanta a clarificat existența numărului de prize solicitate.

Suplimentar, achizitoarea notează că a formulat solicitări de clarificări vizând numărul de prize, identice în conținut, către toate cele 3 ofertante de la lotul nr. 1.

Referitor la critica nr. 3, privind neîndeplinirea de către oferta NEW KOPEL CAR IMPORT SRL a cerinței vizând podeaua coborâtă pe toată lungimea, autoritatea contractantă apreciază că, în baza propunerii tehnice depusă de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL (al cărei extras este redat în cuprinsul prezentului punct de vedere), se certifică faptul că autobuzele ofertate au podea coborâtă pe toată lungimea.

Totodată, MUNICIPIUL ORADEA atrage atenția că se specifică în cadrul caietului de sarcini că autobuzele ofertate trebuie să aibă podea joasă pe

toată lungimea, fără a se indica condiții specifice de îndeplinire a acestui criteriu, deoarece indicarea unor elemente specifice de tipul *podea joasă sub scaunele din habitacul* sau orice altă prevedere de acest fel, poate favoriza un producător sau altul.

Adaugă că, la fel ca în cazul bateriilor, fiecare producător abordează diferit construcția unui autobuz cu podea joasă, iar orice mențiune specifică din partea autorității contractante ar fi putut reprezenta *clauze restrictive*, scopul acestei solicitări fiind acela de a asigura accesul și circulația ușoară a pasagerilor, pe toată lungimea autobuzului.

Raportat la critica vizând neîndeplinirea de către NEW KOPEL CAR IMPORT SRL a cerinței privind raportul E-Sort ciclul 2, autoritatea contractantă notează: «*Conform declarației (Anexa 14) și a raportului tehnic 352-0087-23-ITA (Anexa 13), norme de referință-Cicluri Standardizate de Testare la Drum(S.O.R.T.), tipul E-SORT 2 - ediția 2017 (conform cerințelor U.I.T.P.- Uniunea Internațională de Transport), din cadrul propunerii tehnice, autonomia autobuzelor electrice conform E-sort 2 („easy urban, Vmed 17Km/h, perioade de franare 12,5%, instalație HVAC oprită, 35% timp de oprire și aproximativ 3 opriri pe kilometru”), pe care ofertantul o asigură și o garantează, este de 467,9 km.»*

MUNICIPIUL ORADEA afirmă că a evaluat testul E-sort 2 certificat de UITP din 2017, care specifică clar condițiile tehnice legate de autonomie și condițiile în care este obținută aceasta.

Mai mult, semnaleză faptul că instituția sa nu se poate pronunța asupra metodologiei cât tipul certificatului E-sort este validat de un organism independent de certificare care confirmă că metodologia care a stat la baza realizării testelor este conformă cu cerințele UITP.

De asemenea, remarcă faptul că autonomia vehiculului a fost confirmată și garantată și de anexa 14 (redată în cuprinsul punctului de vedere), care este opozabilă ofertantei și care trebuie luată în considerare de autoritatea contractantă ca document de îndeplinire a cerințelor din caietul de sarcini.

În drept, se invocă dispozițiile Legii nr. 101/2016, Legii nr. 98/2016 și ale HG nr. 395/2016.

Ca mijloace de probă au fost depuse înscrisuri.

Prin cererea de intervenție înregistrată la Consiliu cu nr. 28809/13.05.2024, NEW KOPEL CAR IMPORT SRL solicită cele menționate în partea introductivă, aducând argumente în susținerea tardivității contestației depusă de BOZANKAYA, pe cale de excepție, iar, pe fond, în susținerea faptului că societatea sa a depus în procedură o ofertă acceptabilă și conformă.

Într-un prim aspect, intervenienta face referire la tardivitatea depunerii contestației, precizând următoarele:

- Autoritatea contractantă a publicat în SEAP raportul procedurii în data de 18.04.2024;

- Analizând contestația formulată de BOZANKAYA, se observă că aceasta a fost semnată digital la ora 23:43 UTC+02, în data de 29.04.2024, respectiv ultima zi a termenului prevăzut pentru depunerea contestației;

- În acest context, intervenienta invocă prevederile art. 182 alin. (2) C.pr. civ. și decizia ICCJ nr. 45/2020 opinând: *chiar dacă actul de procedură depus în ultima zi a termenului este considerat a fi în termen, dacă este trimis pe fax/ e-mail după ora la care încetează activitatea în respectiva instituție, pentru ca el să respecte prevederile legale, este necesar a se face dovada orei la care e-mail-ul a fost primit, astfel cum este atestat de către calculatorul instituției căreia i se adresează.*

Contrar criticilor reclamantei vizând *pretinsa* nemotivare a actelor autorității contractante, NEW KOPEL CAR IMPORT SRL notează că actele emise de MUNICIPIUL ORADEA respectă prevederile art. 215 alin. (1) din Legea 98/2016, respectiv conțin informații clare privind rezultatul procedurii și motivele care au stat la baza deciziei achizitoare, în cadrul raportului procedurii fiind detaliat modul de acordare a punctajului pentru cele două oferte supuse evaluării și, implicit, toate etapele care au condus la stabilirea clasamentului conform prevederilor documentației de atribuire.

Raportat la critica vizând cerința ca autobuzele electrice să fie dotate cu module de baterii care să aibă, fiecare în parte, o capacitate de înmagazinare de minim 90 kw/modul, NEW KOPEL CAR IMPORT SRL remarcă faptul că a demonstrat prin propunerea sa tehnică îndeplinirea acestei cerințe, precizând în mod expres că autobuzul oferit prezintă în total o capacitate de înmagazinare de 383 kWh și detaliind informațiile privitoare la modulele de baterii în cadrul anexei nr. 25, unde este prezentat sistemul reîncărcabil de stocare a energiei cu baterii de acumulatori și detaliată structura acestuia, respectiv:

„• *Celulele bateriei sunt integrate în conexiune în serie ca modul de baterii.*

• *Modulele de baterii sunt integrate în conexiune în serie ca pachet de baterii.*

• *Pachetele de baterii sunt integrate în conexiune paralel ca sursă de energie pentru vehicul.*”

Intervenienta adaugă că, din răspunsul societății sale la solicitarea de clarificări, datat 06.03.2024, rezultă în mod clar că fiecare autobuz electric este echipat cu 3 pachete de baterii, adică 3 module de baterii, fiecare fiind compus din 4 baterii K-box conectate în serie, fiind menționată capacitatea celor 12 baterii K-box.

Astfel, din oferta tehnică depusă și clarificările de confirmare ulterioare, NEW KOPEL CAR IMPORT SRL consideră că reiese, în mod clar și neechivoc, capacitatea de înmagazinare pentru fiecare modul/pachet de baterii, prin efectuarea unui calcul simplu matematic, respectiv:

„ $(6 \times 35,24 \text{ KWh} + 6 \times 28,63 \text{ KWh}) / 3 = (211,44 + 171,78) / 3 = 383,22 / 3 = 127,7 \text{ KWh per modul/pachet de baterii.}$ ”

Cu relevanță pentru îndeplinirea cerinței în discuție, autoarea intervenției subliniază următoarele aspecte:

- Celula de baterie este unitatea de bază a sistemului de stocare a energiei electrice; aceste celule de baterii (în număr de 522) sunt integrate în conexiune în serie, astfel că mai multe celule de baterii în serie constituie o baterie K-box;

- Bateriile K-box se regăsesc în două configurații: C(K50) de 35,24 KWh și G(K51) de 28,63 KWh; aceste baterii K-box (în număr de 12) sunt, la rândul lor, integrate în conexiune în serie, astfel că mai multe baterii K-box (i.e. 4) în serie constituie un modul de baterie;

- Astfel, un modul de baterie are capacitatea de înmagazinare a componentelor sale însumate. În concret, un modul de baterie este compus din 4 baterii K-box dintre care 2 tip C(K50) și 2 tip G(K51). Astfel, capacitatea de înmagazinare a fiecărui modul de baterii este de $2 \times 35,24 \text{ KWh} + 2 \times 28,63 \text{ KWh}$, adică 127,7 KWh ($> 90 \text{ kWh/modul}$, după cum reiese în mod evident).

În scop ilustrativ, intervenienta redă un extras din anexa nr. 25 depusă în cadrul ofertei sale, care prezintă cele 3 module de baterii cu care este echipat autobuzul electric BYD K9UD.

Din punctul de vedere al NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, BOZANKAYA face grave confuzii, susținând, spre exemplu, că un modul de baterie ar fi reprezentat de o baterie K-box (*susținere incorectă - un modul de baterie este compus din 4 baterii K-box*) sau că un modul de baterie (*pachet cum îl denumește aceasta*) ar fi „format din 2 module K-box plasate la sol”.

Pornind de la aceste premise vădit eronate, arată intervenienta, contestatoarea susține că produsul NEW KOPEL CAR IMPORT SRL ar fi alcătuit din 12 module de baterii, fiecare în parte având o capacitate de încărcare de 35,24 Kw sau 28,63 Kw.

În realitate, adaugă autoarea intervenției, capacitatea de încărcare avută în vedere de aceasta este aferentă celor 12 baterii K-box, privite în mod individual, iar nu capacitatea totală a unui modul, care este de 127,7 kWh, fiecare modul fiind format din 4 baterii K-box.

În continuare, NEW KOPEL CAR IMPORT SRL prezintă aspecte în susținerea faptului că oferta sa îndeplinește cerința minimă obligatorie adăugată prin răspunsul consolidat la clarificări publicat în SEAP în data de 18.08.2023: „Se solicită un număr minim de 12 prize duale tip USB A și USB C în habitaclu”.

Preliminar, notează că respectiva cerință privind numărul de prize a fost adăugată prin intermediul răspunsului consolidat la clarificări publicat în SEAP în data de 18.08.2023 (pag. 23) și formularul de ofertă nu prevedea această actualizare în mod expres (în cadrul unei secțiuni dedicate).

Oricum, semnaleză intervenienta, includerea de prize duale în interiorul autobuzului - și echiparea cu minim 12 astfel de prize - reiese în mod clar atât din anexa nr. 40 (unde este prezentată schița de amenajare a interiorului autobuzului electric, fiind evidențiate inclusiv prizele duale), cât și din anexa nr. 42 (care prezintă schema de principiu a circuitelor electrice, fiind clar identificate și circuitele electrice aferente prizelor duale) depuse în cadrul propunerii sale tehnice, numărul acestora (respectiv minim 12) fiind confirmat de societatea sa prin răspunsul la clarificări din data de 19.02.2024, ca urmare a solicitării exprese a autorității contractante.

Pentru claritate, NEW KOPEL CAR IMPORT SRL subliniază că, în cadrul anexei nr. 40, sunt prezentate/evidențiate cu titlu exemplificativ prizele cu

care este dotat un autobuz BYD K9UD, unele fiind mascate în pictogramă. În acest sens, notează că pe fiecare rând există câte o priză duală la fiecare capăt, astfel că în total fiecare autobuz poate dispune de minim 12 prize.

NEW KOPEL CAR IMPORT SRL anexează cererii de intervenție o descriere oficială BYD în ceea ce privește detalierea fișei tehnice în legătură cu prizele duale, care confirmă faptul că tipul de autobuz oferat în procedura în cauză este dotat cu minim 12 prize duale tip USB A și USB C în habitacul, cerința în discuție fiind îndeplinită.

Intervenienta consideră că răspunsul societății sale la clarificări, din 19.02.2024, și confirmarea dotării autobuzelor cu minim 12 prize duale au avut rolul de confirmare a informațiilor deja prezentate și, totodată, existente la nivelul propunerii tehnice.

Totodată, remarcă și faptul că, în situația unei omisiuni a unor informații minime din cadrul ofertei, legislația în vigoare permite expres completarea punctuală a ofertei (aceste completări punctuale fiind permise și în conformitate cu prevederile art. 135 alin. (3) din HG nr. 395/2016).

Raportat la critica nr. 3, intervenienta aduce argumente în susținerea faptului că produsul oferat de societatea sa îndeplinește cerința minimă obligatorie vizând: *„Caroseria va fi autoportantă de tip cheson și va avea podeaua complet coborâtă, pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare.”*

În opinia intervenientei, BOZANKAYA susține în mod neîntemeiat că respectiva cerință nu ar fi îndeplinită, prin faptul că, deși NEW KOPEL CAR IMPORT SRL a declarat prin propunerea tehnică că autobuzele oferate au podeaua coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare, din fișele tehnice ale producătorului BYD ar reieși că *„autobuzele electrice K9uD sunt prevăzute cu trepte pe lungimea podelei”*, acestea *„fiind mai deschise la culoare”* în schița autobuzului.

NEW KOPEL CAR IMPORT SRL apreciază că, în scopul de a crea circumstanțe artificiale de respingere a ofertei sale, contestatoarea uzitează interpretări proprii, complet eronate pentru cerințele impuse în caietul de sarcini și contrare regulamentului R107 CEE-ONU la care autoritatea contractantă a făcut trimitere expresă în documentația de atribuire.

În ceea ce privește sintagma cuprinsă de cerința în discuție *„suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare”* utilizată de autoritatea contractantă în formularea specificațiilor tehnice, intervenienta redă definițiile reglementate în anexa III intitulată *„Cerințe aplicabile tuturor vehiculelor”* din regulamentul antecitat.

Din analiza acestora, NEW KOPEL CAR IMPORT SRL învederează faptul că determinarea suprafeței disponibilă pentru pasagerii în picioare (notată cu S1 în definițiile din regulament) este reglementată ca atare și nu poate face obiectul unor interpretări subiective, după bunul plac al ofertantelor.

Pentru claritate, autoarea intervenției redă desenele în plan ale autobuzului (cuprinse în anexa nr. 39) oferat de societatea sa, care prezintă detalierea modului de calcul al suprafeței disponibile pentru pasagerii în picioare.

După cum rezultă din desenele în plan ale autobuzului, este evident, în opinia NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, că nu există trepte pe suprafețele A-F, aceste suprafețe însumate constituind suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare.

Potrivit normelor expuse din regulament, semnalează intervenienta, în suprafața disponibilă pentru pasagerii aflați în picioare nu este inclusă și zona în care se află scaunele, prin urmare fiind irelevant că autobuzele prezintă trepte în zona scaunelor sau în alte zone în care accesul pasagerilor nu este permis, deoarece în această situație nu este întreruptă suprafața disponibilă pentru pasagerii aflați în picioare.

Astfel, arată NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, din informațiile cuprinse în anexele nr. 39 și 40 (despre care face vorbire contestatoarea), se poate observa că nu există trepte pe suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare.

În acest context, intervenienta apreciază că întreaga argumentație a reclamantei se întemeiază pe confuzia pe care aceasta o face între „suprafața totală disponibilă pentru pasageri”, care include toate spațiile din autobuz, inclusiv scaunele, și „suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare”.

O asemenea confuzie, adaugă NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, este cu atât mai gravă mai ales în condițiile în care „suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare” este definită în mod expres prin regulamentul R107 CEE-ONU, cerința din caietul de sarcini fiind clară, iar singura interpretare admisă a acesteia este cea care ține cont de definiția din regulament, act la care autoritatea contractantă a făcut trimitere expresă prin documentația de atribuire.

În susținere, intervenienta invocă jurisprudența Consiliului în materie.

Referitor la critica nr. 4, privind depunerea certificatului E-SORT, ciclul 2, atestat de un organism european acreditat, pentru tipul de mașină ofertat, certificatul depus de societatea sa în cadrul anexei nr. 13, apreciază intervenienta, îndeplinește toate cerințele documentației de atribuire, respectiv:

- certificatul este E-SORT, obținut pentru ciclul 2, informațiile care confirmă acest fapt fiind menționate în cuprinsul acestuia;

- certificatul este emis de un organism acreditat, respectiv TUV ITALIA SRL, acesta fiind unul dintre cele mai mari și cele mai cunoscute organisme acreditate în Uniunea Europeană, (NEW KOPEL CAR IMPORT SRL redă un extras de pe pagina Comisiei Europene);

- certificatul E-SORT ciclul 2 deținut de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL este emis în concordanță cu metodologia de testare UITP, fiind menționat acest aspect chiar în cuprinsul acestuia.

Totodată, arată intervenienta, în caietul de sarcini, la capitolul 3.2.3.6, din cadrul lotului 1, se precizează că pe baza acestui certificat se va determina autonomia teoretică a autobuzelor „având în vedere că această valoare măsurată în condiții E-SORT 2 nu se realizează cu instalația de climatizare încălzire/răcire pornită, precum și faptul că aceasta se realizează pentru un ciclu complet de descărcare acumulatori - condiții

teoretice, nereprezentative pentru condițiile reale de operare" și că „această autonomie minimă garantată trebuie să fie de cel puțin 200 km pe toată perioada garanției, respectiv 4 ani”.

Or, potrivit informațiilor prezentate prin certificatul E-SORT, ciclul 2, în urma testării produselor oferite de societatea sa, arată NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, a rezultat o autonomie de 467,9 km, fiind îndeplinite astfel toate cerințele din caietul de sarcini, conformitatea ofertei sale fiind neîndoielnică.

În acest context, notează ofertanta declarată câștigătoare, BOZANKAYA nu critică îndeplinirea cerințelor caietului de sarcini, ci susține că „metodologia de testare UITP pentru E-sort ciclul 2 prezintă alte criterii, care nu sunt îndeplinite de raportul prezentat de New Kopel”.

Or, semnaleză NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, pe de o parte, prin caietul de sarcini nu s-au impus cerințe privind criteriile metodologiei UITP (de fapt, nici contestatoarea nu arată, în concret și în mod clar, care sunt aceste criterii care nu ar fi îndeplinite), iar pe de altă parte, organismul notificat își desfășoară activitatea potrivit normelor regulamentului nr. 765/2008, care stabilește cerințele de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor.

Astfel, concluzionează intervenienta, atâta timp cât societatea sa a prezentat certificatul solicitat E-SORT 2 emis de un organism de acreditare recunoscut la nivelul UE, care confirmă că metodologia care a stat la baza realizării testelor este conformă cu cerințele UITP, acesta se bucură de o prezumție că este conform cu legislația europeană.

În drept se invocă dispozițiile art. 17 din Legea nr. 101/2016, precum și toate celelalte prevederi legale menționate în cuprinsul cererii de intervenție.

Ca mijloace de probă au fost depuse înscrisuri.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 31358/21.05.2024, raportat la punctul de vedere al autorității contractante publicat în SEAP în data de 09.05.2024 și la cererea de intervenție depusă de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, BOZANKAYA OTOMOTIV MAKINA IMALAT a transmis *concluzii scrise*, prin intermediul cărora expune o serie de aspecte în susținerea admiterii contestației astfel cum a fost formulată.

Contestatoarea atrage atenția faptului că argumentele prezentate în cadrul apărărilor formulate nu respectă corespondența și consecvența obligatorie în raport cu explicațiile din cadrul răspunsului la solicitarea de clarificări din procesul de evaluare a ofertelor, respectiv cu concluziile consemnate în raportul de evaluare din dosarul achiziției.

Referitor la excepția tardivității contestației invocată în mod nefondat, în opinia contestatoarei, de către intervenienta NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, BOZANKAYA OTOMOTIV MAKINA IMALAT face mențiunea că în mod neechivoc contestația a fost formulată în interiorul termenului prevăzut de art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016 și transmisă cu formalismul prevăzut de art. 16 din același act normativ, atât CNSC, cât și autorității contractante la adresa de contact indicată în fișa de date (în cadrul aceleiași comunicări). Dovada recepționării de către autoritatea contractantă reiese

și din publicarea contestației în SEAP și lipsa invocării oricărei excepții de către autoritatea contractantă, menționează BOZANKAYA.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 31974/23.05.2024, față de concluziile scrise formulate de către contestatoarea, comunicate societății sale în data de 21.05.2024, NEW KOPEL CAR IMPORT SRL a transmis *note scrise*, prin intermediul cărora prezintă o serie de argumente în dovedirea caracterului neîntemeiat al susținerilor reclamantei și a aditerii cererii de intervenție astfel cum a fost formulată.

Preliminar, raportat la tardivitatea depunerii contestației, invocată de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, aceasta apreciază că BOZANKAYA OTOMOTIV MAKINA IMALAT nu formulează apărări concrete față de susținerile intervenientei și nici nu prezintă nicio dovadă – nici confirmarea de expediere/primire din partea Consiliului și autorității contractante din data de 29.04.2024, nici recipisa emisă de oficiu poștal sau o societate de curierat care să ateste comunicarea contestației către CNSC și achizițoare în data de 29.04.2024.

Raportat la adresa susmenționată, depusă de către societatea intervenientă, BOZANKAYA OTOMOTIV MAKINA IMALAT a formulat *concluzii scrise suplimentare*, comunicate prin înscrisul înregistrat la Consiliu sub nr. 32780/27.05.2024, în cuprinsul căruia subliniază anumite aspecte privind susținerile și argumentele prezentate de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL.

În ceea ce privește excepția tardivității depunerii contestației, reiterată în mod nefondat, în opinia reclamantei, în notele scrise de către intervenienta NEW KOPEL CAR IMPORT SRL ulterior studierii dosarului CNSC în data de 20.05.2024, contestatoarea face mențiunea că în mod neechivoc aceasta a luat cunoștință de data/ora transmiterii contestației către Consiliu și autoritatea contractantă, ceea ce confirmă argumentele BOZANKAYA că respectiva contestație a fost formulată în interiorul termenului prevăzut de art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016 și transmisă cu formalismul prevăzut de art. 16 din același act normativ, atât CNSC, cât și autorității contractante la adresa de contact indicată în fișa de date (în cadrul aceleiași comunicări).

Pentru conformitate, BOZANKAYA OTOMOTIV MAKINA IMALAT anexează dovada transmiterii /recepționării contestației în interiorul termenului de 10 zile prevăzut.

Ca mijloace de probă au fost depuse înscrisuri.

Față de *concluziile scrise suplimentare* comunicate societății sale în data de 24.05.2024, formulate de către contestatoarea BOZANKAYA OTOMOTIV MAKINA IMALAT, NEW KOPEL CAR IMPORT SRL a depus *note scrise*, prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 33707/30.05.2024, prin intermediul cărora solicită respingerea, ca neîntemeiate, a susținerilor reclamantei, și, prin urmare, respingerea contestației acesteia, astfel cum a solicitat prin cererea de intervenție.

Intervenienta răspunde punctual susținerilor *tendențioase*, în opinia NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, ale BOZANKAYA OTOMOTIV MAKINA IMALAT din cuprinsul *concluziilor scrise suplimentare* ale acesteia.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 33858/30.05.2024, BOZANKAYA OTOMOTIV MAKINA IMALAT a transmis *concluzii scrise finale*, prin care prezintă o serie de aspecte în susținerea respingerii, ca nefondate a argumentelor formulate de către intervenienta NEW KOPEL prin *notele scrise suplimentare*, înregistrate la CNSC în data de 30.05.2024.

BOZANKAYA OTOMOTIV MAKINA IMALAT a constituit cauțiunea în sumă de 1.846.012,50 lei, fiind depusă la dosar recipisa de consemnare nr. 210202268/1/07.05.2024, eliberată de CEC Bank – Sucursala Victoria, înregistrată în registrul de evidență al Consiliului sub nr. 1341/07.05.2024.

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

MUNICIPIUL ORADEA, în calitate de autoritate contractantă, a inițiat procedura de atribuire, prin licitație deschisă, a contractului de furnizare, pe loturi, având ca obiect „*Achiziție publică: lot 1: – 30 autobuze electrice de 12 metri, 7 stații de încărcare lentă și 2 stații de încărcare rapidă; lot 2 – 10 autobuze electrice de 18 metri, 3 stații de încărcare lentă și 2 stații de încărcare rapidă*”, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. CN1057025/07.07.2023, la care a anexat documentația de atribuire, valoarea estimată fiind de 130.451.550 lei, fără TVA.

Potrivit documentului „*Declarație de participare*”, publicat în SEAP, asociat anunțului de participare, în cadrul procedurii, pentru lotul 1 – 30 autobuze electrice de 12 metri, 7 stații de încărcare lentă și 2 stații de încărcare rapidă au fost primite 3 oferte, iar, ulterior evaluării acestora, a fost întocmit raportul procedurii nr. 171634/17.04.2024, în cuprinsul căruia s-a reținut modul de desfășurare al procedurii, precum și clasamentul rezultat în urma aplicării criteriului de atribuire stabilit, după cum urmează:

- ✓ NEW KOPEL CAR IMPORT SRL – 100 puncte – locul I;
- ✓ BOZANKAYA OTOMOTIV MAKINA IMALAT ITHALAT VE IHRACAT A.Ș. – 95.50 puncte – locul II.

Nemulțumită de acest rezultat, BOZANKAYA OTOMOTIV MAKINA IMALAT ITHALAT VE IHRACAT A.Ș. a depus prezenta contestație, solicitând anularea rezultatului procedurii și reevaluarea ofertei desemnată câștigătoare.

Față de cererea de intervenție formulată de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, văzând că aceasta are calitate și capacitate procesuală și a dovedit un interes legitim propriu în pricină prin promovarea cererii, fiind ofertant admisibil și declarat câștigător, în conformitate cu art. 64 Cod procedură civilă, Consiliul o încuviințează, în principiu, ca cerere de intervenție în interesul autorității contractante.

Preliminar analizei punctuale a contestației, relativ la excepția tardivității contestației invocată de societatea intervenientă NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, Consiliul reține incidența dispozițiilor Legii nr. 101/2016:

Art. 5. - (1) Termenele procedurale stabilite de prezenta lege, exprimate în zile, încep să curgă de la începutul primei ore a primei zile a termenului și se încheie la expirarea ultimei ore a ultimei zile a termenului.

(2) Ziua în cursul căreia a fost comunicat un act procedural nu este luată în calculul termenului. Dacă ultima zi a unui termen exprimat altfel decât în ore este o zi nelucrătoare, termenul se încheie la expirarea ultimei ore a următoarei zile lucrătoare.

Art. 8. - (1) Persoana care se consideră vătămată de un act al autorității contractante poate sesiza Consiliul în vederea anulării actului autorității contractante, obligării acesteia la emiterea unui act sau la adoptarea de măsuri de remediere, precum și pentru recunoașterea dreptului pretins sau a interesului legitim, în termen de:

a) 10 zile, începând cu ziua următoare luării la cunoștință despre actul autorității contractante considerat nelegal, în cazul în care valoarea estimată a procedurii de achiziție publică/sectorial sau de concesiune este egală sau mai mare decât pragurile valorice în raport cu care este obligatorie transmiterea spre publicare către Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a anunțurilor de participare, potrivit legislației privind achizițiile publice, legislației privind achizițiile sectoriale sau legislației privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii.

Art. 16. - (1) Sub sancțiunea respingerii contestației ca tardivă, aceasta se înaintează atât Consiliului, cât și autorității contractante, nu mai târziu de expirarea termenului legal de contestare.

(5) Toate actele procedurale se transmit fie prin poștă, fie prin fax, fie prin mijloace electronice, cu confirmare de primire.

Rezultatul evaluării a fost emis la 17.04.2024 și comunicat de autoritatea contractantă la 18.04.2024, niciuna dintre părți nu tăgăduiește acest lucru, iar contestația a fost transmisă, atât către Consiliu, cât și către autoritatea contractantă, la 29.04.2024, prin e-mail, în interiorul termenului legal statornicit la art. 8 alin. (1) lit. a), de zece zile, calculat începând cu ziua următoare luării la cunoștință despre rezultatul evaluării din partea autorității.

Trimiterea la prevederile art. 182 din Codul de procedură civilă pe care o face societatea intervenientă nu ține cont de sistemul de calcul al termenelor reglementat de art. 5 din Legea nr. 101/2016, antecitat (normă specială ce exclude norma generală în reglementarea art. 182 și 183 Codul de procedură civilă).

Astfel, art. 5 din Legea nr. 101/2016 reglementează modul de calcul al termenelor pe zile, prin aplicarea sistemului intermediar (ziua comunicării nu se ia în calcul, iar termenul expiră la ultima oră a ultimei zile a termenului), cu posibilitatea prelungirii până la expirarea ultimei ore a următoarei zile lucrătoare (dacă expiră în zi nelucrătoare).

Pe cale de consecință, transmiterea contestației la data de 29.04.2024, răspunde exigențelor legii și Consiliul va respinge, ca neîntemeiată, excepția invocată.

Așadar, neoperând excepția de mai sus, Consiliul va proceda la cercetarea fondului cauzei.

Văzând că BOZANKAYA OTOMOTIV MAKINA IMALAT ITHALAT VE IHRACAT A.Ş. reclamă *nemotivarea corectă* a adresei reprezentând comunicarea rezultatului procedurii din cauză că nu sunt comunicate motivele care au stat la baza declarării drept necâștigătoare a ofertei sale și analiza comparată a ofertei desemnate câștigătoare în raport cu oferta sa, în acord cu dispozițiile art. 215 alin. (1) și (2) lit. c) din Legea nr.

98/2016, Consiliul, parcurgând conținutul adresei, observă că deficiența semnalată se confirmă.

Însă, după cum a menționat organizatoarea licitației, contestatoarea a avut la dispoziție raportul procedurii nr. 171634/17.04.2024, în care se regăsesc informațiile care lipseau din comunicare. În speță, nu poate fi lipsit de efecte juridice actul de comunicare întrucât nu a atras niciun prejudiciu pentru contestatoare provenind din deficiența amintită, în condițiile în care potențiala vătămare a celei care o invocă a fost înlăturată prin accesul acesteia la raportul procedurii (în SEAP).

Trecând mai departe în analiza contestației, Consiliul ia act că sub un prim aspect autoarea contestației susține că oferta NEW KOPEL CAR IMPORT SRL nu respectă cerințele privind capacitatea minimă de înmagazinare pentru fiecare modul de baterie, având fie 35.2 kWh/modul sau 28.62 kWh/modul.

Apelând la rigorile caietului de sarcini, reține Consiliul că la cap. 4.24.4 s-au stabilit următoarele:

(...) **Capacitatea de înmagazinare a fiecărui modul de baterie va fi de minim 90 kw/modul.** Capacitatea energiei utilizabile va fi de min. 70% din capacitatea nominală (100%) a vehiculelor. Acest aspect va fi demonstrat prin sistemul de diagnosticare pentru fiecare vehicul.

Această cerință a fost clarificată de către autoritate și la solicitarea unui operator economic de eliminare a acesteia, s-a publicat răspunsul:

În funcție de posibilitățile fiecărui ofertant, acesta va dota autobuzul cu echipamentele necesare astfel încât să se obțină performanțele solicitate. Acestea sunt determinate de fiecare ofertant în parte pentru definirea performanțelor cerute prin caietul de sarcini. Caietul de sarcini stabilește cerințele minime care trebuie îndeplinite (a se vedea răspunsul 4 – clarificarea 10 din răspunsul consolidat nr. 330842 din 18.08.2023).

Pornind de la cerința caietului de sarcini mai sus redată și de la faptul că în oferta tehnică, în anexa 13 Raport tehnic nu a regăsit capacitatea de înmagazinare a bateriilor, autoritatea contractantă a interpelat NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, prin adresa nr. 108230/05.03.2024, în sensul de a indica capacitatea de înmagazinare (kwh) a modulelor bateriilor, precum și numărul modulelor cu care este echipat autobuzul oferat.

Răspunzând solicitării, NEW KOPEL CAR IMPORT SRL a furnizat următorul răspuns:

Autobuzul electric BYD K9UD oferat poate fi echipat optional, în funcție de necesități, cu două sisteme de baterii cu capacități de înmagazinare de 383 KWh, respectiv 422 KWh.

În scopul utilizării unei mase minime a sistemelor de baterii și obținerii unei autonomii și capacități de transport maxime în condiții optime de consum, în cadrul prezentei proceduri am oferat varianta de 383 KWh, varianta care se potrivește cel mai bine cerințelor Autorității Contractante.

În documentul Anexe 11-10 aferent ofertei noastre tehnice se regăsește inserată Anexa 13 RAPORT TEHNIC (*Măsurarea consumului de energie al autobuzelor electrice în ciclul standardizat de testare E-SORT 2*) unde, în antetul fiecărei pagini, este precizată capacitatea bateriilor autobuzului testat de 383 KWh.

Mai mult, în documentul Anexe 11-10, Pag. 27 (versiunea RO) este inserată următoarea
“NOTA IMPORTANTA

La cererea constructorului, testul SORT 2 a fost realizat conform parametrilor pentru vehiculul: BYD K9UD 12m electric, cu următorul pachet de baterii:

Producător/tip: BYD K50+K51

Capacitate: 383 kWh

Tensiune nominală: 560 V

Din documentele susmenționate, prezentate în cadrul ofertei noastre tehnice, reiese că valoarea capacității totale de înmagazinare a sistemului de baterii instalat pe autobuzul electric oferit este de 383 kWh.

În Răspunsul Consolidat Nr.330842 din 18.08.2023, la solicitările mai multor operatori economici de eliminare a cerințelor referitor la capacitatea de înmagazinare a fiecărui modul de baterie de minim 90kW /modul, Autoritatea Contractanta a precizat că "în funcție de posibilitățile fiecărui ofertant, acesta va dota autobuzul cu echipamentele necesare astfel încât să se obțină performanțele solicitate. Acestea sunt determinate de fiecare ofertant în parte pentru definirea performanțelor cerute prin caietul de sarcini."

În Anexa 25 a ofertei noastre tehnice este prezentat sistemul reîncărcabil de stocare a energiei cu baterii de acumulatori, unde este detaliată și structura acestuia:

- Celulele bateriei sunt integrate în conexiune în serie ca modul de baterii.
- Modulele de baterii sunt integrate în conexiune în serie ca pachet de baterii.
- Pachetele de baterii sunt integrate în conexiune paralel ca sursă de energie pentru vehicul.

Astfel, sistemul de baterii (383 kWh) este compus din:

- 522 celule de baterii (0,734 kWh fiecare) integrate în conexiune în serie ca modul de baterii;

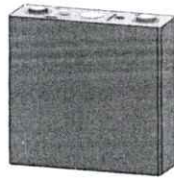


Fig. 1 Celula de baterii

Fiecare celulă are următorii parametri:

Caracteristici de bază	
Tensiune nominală	3.22 V
Capacitate	228 Ah
Energie	734 Wh
Caracteristici electrice	
Metoda de încărcare	Curent constant
Curent de încărcare	200 A @ 23°C
Tensiunea de întrerupere a încărcării	3.65 V/celulă
Puterea maximă de descărcare	2000 W (BOL, 23 °C, 50 % SOC, 10S)
Stare de funcționare	
Temperatura de funcționare	Încărcare: -20°C ~ 65°C Descărcare: -30 ° C ~ 65 ° C
Temperatura de depozitare	Depozitare pe termen scurt: -20 ~ +30°C (<3 luni, SOC : 20 % ~ 60%) Depozitare îndelungată: -20 ~ +30°C (<1 an, SOC : 30 % ~ 60 %)

Umiditatea de depozitare

5 % ~ 95 %

- 12 module de baterii K-box (6 x 35,2 KWh + 6 x 28,63 KWh) integrate în conexiune în serie ca pachet de baterii;

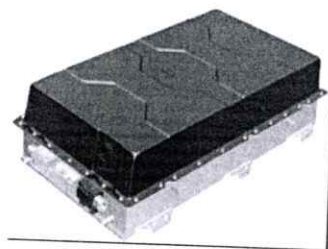


Fig. 2 Modul baterii K-box

- 3 pachete de baterii integrate în conexiune paralel ca sursă de energie pentru vehicul.

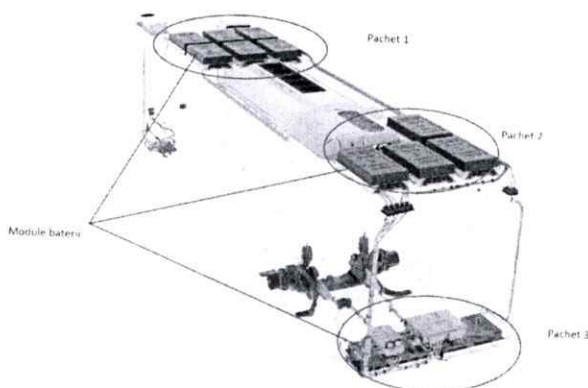


Fig. 3 Amplasare pachete de baterii

Răspunsul a fost considerat concludent de către autoritatea contractantă, concluzionând asupra îndeplinirii cerințelor minime, concluzie la care achiesează și Consiliul, motivat de următoarele:

Din examinarea documentelor propunerii tehnice, NEW KOPEL CAR IMPORT SRL a oferit modelul de autobuz electric K9UD produs de BYD.

Sistemul de înaltă tensiune al autobuzului electric oferit este descris în Anexa 25 a propunerii tehnice, acesta incluzând mai multe componente printre care și sistemul de baterii, acesta din urmă fiind format la rândul său din diverse componente, cum ar fi modulul, sistemul de gestionare a bateriei, sistemul de gestionare termică a bateriei (BTMS) și dispozitivele de protecție care asigură funcționarea bateriei la temperaturi adecvate.

Celulele de baterii sunt integrate într-o conexiune în serie pentru a forma o baterie K-box.

Bateriile K-box se regăsesc în două configurații: C(K50) de 35,24 kWh și G(K51) de 28,63 kWh, iar aceste baterii K-box (12 la număr) sunt, la rândul lor, integrate în conexiune în serie, astfel că mai multe baterii K-box constituie un modul de baterie.

Așa cum rezultă din imaginea explicativă prezentată în Anexa 25 și din explicațiile furnizate prin intermediul răspunsului la clarificări, și redate în cele ce preced, sistemul de înaltă tensiune al autobuzului electric oferit

este compus din 3 module, fiecare modul fiind compus din 4 baterii K-box (12 baterii / 3 module = 4 baterii/modul) dintre care 2 tip C(K50) și 2 tip G(K51), rezultând astfel capacitatea de înmagazinare pentru fiecare modul: $2 \times 35,24 \text{ kWh} + 2 \times 28,63 \text{ kWh} = \mathbf{127,7 \text{ kWh}} > 90 \text{ kWh/modul}$ solicitați în caietul de sarcini.

Cele 3 module integrate în conexiune paralel - $3 \times 127,7 \text{ kWh} = \mathbf{383 \text{ kWh}}$ - alcătuiesc sursa de energie a vehiculului.

Important de menționat este faptul că potrivit celor consemnate în *Raportul tehnic nr. 352-0087-23-ITA*, existent în cadrul documentelor ofertei, testarea consumului de energie al autobuzului electric modelul K9UD a fost realizată la capacitatea totală de 383 kWh (a se vedea nota de la fila 5 raportului – versiunea în limba română).

Totodată, pentru a facilita înțelegerea informațiilor de natură tehnică se constată că societatea intervenientă a depus cu prilejul *notelor scrise* din 23.05.2024, mijlocul probator constând în *imaginea explicativă* a modului de constituire a celor 3 module de baterii care alcătuiesc sistemul de înaltă tensiune al autobuzului oferat. Contrar aprecierii contestatoarei, acest document nu are valoare de completare a ofertei ci are vocația de a aduce lămuriri suplimentare, fiind, fără echivoc, faptul că are corespondență în informațiile existente în ofertă și lămurite pe calea răspunsului din 06.03.2024.

În considerarea celor de mai sus, critica contestatoarei este neîntemeiată.

Următoarea critică privește modalitatea de îndeplinire a cerinței privind numărul de prize USB tip A (5V 2A), contestatoarea susținând că prizele nu au fost identificate în oferta NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, iar prin răspunsul la clarificări, acesta doar a confirmat numărul acestora.

Prin caietul de sarcini secțiunea 3.2.1 *Condiții tehnice obligatorii*, s-a stabilit:

31. Vehiculele vor fi prevăzute în salon cu prize USB tip A (5V 2A) pentru încărcarea dispozitivelor mobile ale călătorilor. Acestea vor asigura electrosecuritatea călătorilor, vor fi antivandalism, iar amplasarea lor se va face astfel încât să nu fie afectat confortul călătorilor sau circulația acestora în interiorul salonului vehiculului. Prizele USB vor fi dotate individual cu protecție la scurtcircuit, astfel încât echipamentele conectate să fie protejate de supratensiuni.

Cerința de mai sus a fost completată la data de 18.08.2023, autoritatea contractantă comunicând că se va solicita un **număr minim de 12 prize duale tip USB A și USB C în habitacul**. (a se vedea răspunsul 7 – clarificarea 12 din Răspunsul consolidat nr. 330842/18.08.2023).

Prin adresa nr. 73650/12.02.2024, autoritatea contractantă a solicitat NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, printre altele, clarificarea modalității de îndeplinire a cerinței, dat fiind că în oferta sa tehnică nu s-au regăsit menționări privind numărul de prize USB A și USB C în habitacul, ofertantul confirmând prin răspunsul său că autobuzele electrice oferite sunt prevăzute cu 12 prize duale tip USB A și USB C destinate încărcării dispozitivelor mobile ale călătorilor.

Diferendul dintre părți care trebuie soluționat este dacă, ceea ce a prezentat NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, prin răspunsul său, reprezintă o completare a ofertei sau o confirmare a informațiilor existente în ofertă.

Examinând documentele ofertei tehnice, se constată că *Anexa 40* prezintă schița de amenajare a interiorului autobuzului electric în care sunt evidențiate prizele duale.

Totodată, în *Figura 2 – Cablurile de joasă tensiune* din *Anexa 42* sunt identificate și circuitele electrice aferente prizelor.

În contextul de mai sus, nu se poate reține o modificare/completare a propunerii tehnice a societății (cauzată de confirmarea de către câștigătoare a numărului de prize, cum interpretează reclamanta concurentă), întrucât reprezintă un demers care se subscie conceptului de viciu de formă reglementat de art. 135 alin. (3) din HG nr. 395/2016, completarea operată fiind susținută în mod neechivoc de sensul și de conținutul altor informații existente inițial în documentele propunerii tehnice.

Imperativul menținerii conținutului ofertei trebuie să fie abordat cu flexibilitatea admisă chiar de lege și fără formalism excesiv. În prezenta cauză, eventuala sancționare a ofertei NEW KOPEL CAR IMPORT SRL doar pentru că numărul prizelor duale a fost confirmat prin răspunsul la clarificări, în condițiile în care din imaginile ilustrative prezentate în cadrul propunerii tehnice reiese că autobuzul poate fi echipat cu minim 12 prize, evocă ideea unui formalism care excedează legislației aplicabile (chiar dacă respectarea unui anumit formalism este inerentă oricărei proceduri de atribuire).

Simpla confirmare a cantității prizelor ce intră în echiparea autobuzului electric nu este, în sine, de natură a-i crea un avantaj NEW KOPEL CAR IMPORT SRL față de ofertantele concurente.

Motivul folosit de contestatoare drept pretext al respingerii ofertei desemnate câștigătoare este apreciat de organismul administrativ-jurisdicțional a fi nu doar neîntemeiat, ci și disproporționat. Atâta vreme cât NEW KOPEL CAR IMPORT SRL a ofertat un model de autobuz echipat cu prize duale, Consiliul este de părere că participantul nu putea fi eliminat din competiție.

Respingerea ofertei, precum dorește autoarea contestației, pentru o modificare ce poate fi lămurită și, de altfel, cum a fost lămurită în speță, fără a avantaja în vreun fel ofertantul este disproporționată în raport cu cauza pe care se sprijină. Principiul proporționalității impune ca actele instituțiilor să nu depășească limitele a ceea ce este adecvat și necesar în scopul realizării obiectivelor urmărite, înțelegându-se că, în cazul în care este posibilă o alegere între mai multe măsuri adecvate, trebuie să se recurgă la cea mai puțin constrângătoare, iar inconvenientele cauzate nu trebuie să fie disproporționate în raport cu scopurile urmărite (Hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene din 5 mai 1998, *National Farmers' Union și alții*, C-157/96, pct. 60).

Astfel, ar reprezenta o atitudine total abuzivă declararea unei oferte ca fiind neconformă pentru anumite aspecte evident minore raportat la

complexitatea de ansamblu a ofertei și la multitudinea de date pretinse de aceasta.

Totodată, nu mai puțin important este faptul că, prin intermediul cererii de intervenție a fost depusă o declarație a producătorului BYD care confirmă că fiecare scaun pentru pasager este echipat cu o priză USB, care este instalată pe peretele lateral pentru accesul comod al pasagerilor la încărcarea dispozitivelor electronice (each passenger seat is equipped with a USB socket, which is installed on the side wall for convenient access by passengers to charge their electronic devices).

Așadar, neconformitatea dorită de autoarea contestației nu operează în această situație.

Procedând la analiza în continuare a contestației, Consiliul reține că BOZANKAYA OTOMOTIV MAKINA IMALAT ITHALAT VE IHRACAT A.Ş. este nemulțumită de modalitatea în care a evaluat autoritatea contractantă oferta desemnată câștigătoare, apreciind că aceasta din urmă nu ar îndeplini cerințele din caietul de sarcini privind podeaua coborâtă pe toată lungimea.

Raportându-se la cerințele caietului de sarcini, se constată existența următoarelor rigori ale caietului de sarcini cu relevanță în soluționare:

✓ 3.2.1 *Condiții tehnice obligatorii*

Autobuzele electrice vor avea o capacitate de transport de minim 66 de persoane inclusiv conducătorul auto, dintre care minim 27 pe scaune pentru vehiculele din gama de 12 m, (calculată la 0,125 m² / călător în picioare, **conform Regulament CEE ONU R107**).

✓ 3.2.2 *Cerințe constructive. Descrierea generală constructivă a autobuzului electric*

Construcția caroseriei autobuzului electric trebuie să fie realizată în conformitate cu regulamentele CEE ONU în vigoare.

Caroseria va fi autoportantă de tip cheson și **va avea podeaua complet coborâtă, pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare**. Nu se admit trepte. Ea va fi prevăzută cu 3 uși de acces pentru călători pe partea dreaptă, pentru autobuzele de 12 m, cu câte 2 foi la fiecare ușă (prima foaie a ușii 1 va fi folosită exclusiv pentru accesul conducătorului auto), cu mecanism de acționare protejat contra intemperiilor și inaccessibil călătorilor.

✓ 4.1 *Caroseria*

4.1.1 *Descriere generală amenajare și design exterior*

Construcția caroseriei autobuzelor electrice va fi realizată în conformitate cu prevederile Regulamentelor/Directivelor UE și Regulamentelor CEE-ONU în vigoare. Caroseria va avea un design exterior și interior modern în conformitate cu tendințele actuale. Caroseria trebuie să fie autoportantă de tip cheson și **va avea podeaua complet coborâtă, pe toată suprafața disponibilă pentru călătorii în picioare. Nu se admit trepte la uși sau pe zona destinată călătorilor în picioare.**

✓ 4.3 *Podeaua și covorul*

Podeaua autobuzelor electrice trebuie să fie realizată în varianta coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru călătorii în picioare, iar ușa 2 trebuie să fie prevăzută cu rampă cu acționare manuală pentru urcarea persoanelor cu dizabilități.

Din analiza coroborată a prevederilor documentației de atribuire reproduse anterior, Consiliul reține că necesitatea autorității contractante include achiziționarea unor autobuze electrice a căror caroserie să aibă podeaua complet coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru călătorii în

picioare, cu precizarea că nu se admit trepte pe zona destinată călătorilor în picioare.

În propunerea sa tehnică, NEW KOPEL CAR IMPORT SRL susține următoarele:

- *Formularul de propunere tehnică*

1.1 Descrierea produselor ofertate (conform pag. 5-7 din caietul de Sarcini)

Întelegem ca prezentul caiet de sarcini se referă la condițiile tehnice și de calitate pe care trebuie să le îndeplinească autobuzele electrice noi, care fac obiectul prezentei proceduri de atribuire, din gama 12 m (12000 mm ±200 mm), cu tracțiune complet electrică, realizată autonom cu Sistem Reîncărcabil de Stocare a Energiei Electrice (SRSEE) cu baterii de acumulatori, **cu podea complet coborâtă pe toată lungimea** (cu 3 uși duble pentru gama de autobuze electrice noi de 12 m) și aer condiționat (în salonul de călători și în cabina șoferului) destinate transportului urban de călători.

(...)

Specificații tehnice minimale

1. Autobuzul electric oferit detine certificat de omologare acordat de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3.

În acest sens, în Anexa 12 prezentăm o copie CoC a unui vehicul similar, pentru tipodimensiunea de 12m.

Nu se ofertează prototipuri.

Respectarea condițiilor prevăzute de regulamentele CEE-ONU la care România a aderat.

(...)

2. **Podea coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru pasageri în picioare** (nu sunt prevăzute trepte pe suprafața disponibilă călătorilor în picioare).

(...)

1.4 Cerințe constructive

Caroseria este autoportantă, de tip cheson și are **podeaua complet coborâtă, pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare. Nu sunt prevăzute trepte pe suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare.**

1.5 Condiții tehnice de calitate

Dimensiuni generale constructive ale autobuzului electric (pagina 16- 17)

Toate cele autobuzele electrice oferite **sunt cu podea total coborâtă** și sunt fabricate de același producător, sub aceeași marcă.

(...)

Descrierea generală amenajare și design exterior (pagina 19)

Construcția caroseriei autobuzelor electrice este realizată în conformitate cu prevederile Regulamentelor/Directivelor UE și Regulamentelor CEE-ONU în vigoare.

Caroseria are un design exterior și interior modern în conformitate cu tendințele actuale. **Caroseria este autoportantă de tip cheson și are podeaua complet coborâtă, pe toată suprafața disponibilă pentru călătorii în picioare. Nu sunt prevăzute trepte la uși sau pe zona destinată călătorilor în picioare.**

Podeaua și covorul (pagina 24)

Podeaua autobuzelor electrice este realizată în varianta coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru călătorii în picioare, iar ușa 2 este prevăzută cu rampă cu acționare manuală pentru urcarea persoanelor cu dizabilități.

Totodată, cu relevanță în soluționare este *Anexa 39* a propunerii tehnice în care este cuprins desenul în plan al autobuzului, fiind detaliat modulul de calcul al suprafeței disponibile pentru pasagerii în picioare,

precum și *Anexa 40* în care este prezentată schița de amenajare a interiorului autobuzului electric.

Aceasta fiind situația de fapt, Consiliul stabilește că este necesară lămurirea sintagmei *suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare* plecând de la definițiile din *Anexa 3* intitulată *Cerințe aplicabile tuturor vehiculelor* la Regulamentul nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora (act normativ cu caracter tehnic a cărui aplicabilitate în cadrul prezentei proceduri de atribuire a fost specificată expres de autoritatea contractantă în caietul de sarcini):

7. CERINȚE

(...)

7.2. Mase și dimensiuni

(...)

7.2.2. Suprafața disponibilă pentru pasageri.

7.2.2.1. **Aria suprafeței totale S0 disponibilă pentru pasageri** se calculează scăzând din aria totală a planșeului vehiculului:

7.2.2.1.1.

Suprafața habitaculului conducătorului auto.

7.2.2.1.2.

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.

7.2.2.1.3.

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.

7.2.2.1.4.

Suprafața oricărei părți a vehiculului la care accesul pasagerilor este interzis, conform definițiilor de la punctul 7.9.4 din prezenta anexă.

7.2.2.1.5.

Suprafața oricărui spațiu rezervat exclusiv pentru transportul mărfurilor sau al bagajelor și la care pasagerii nu au acces.

7.2.2.1.6.

Suprafața necesară pentru a asigura un spațiu de lucru liber la contoarele de serviciu.

7.2.2.1.7.

Suprafața planșeului ocupată de orice scară, semi-scară, scară de comunicare interioară sau suprafața oricărei trepte.

7.2.2.2. **Suprafața S1 disponibilă pentru pasagerii în picioare** (doar în cazul vehiculelor din clasa A, I și II autorizate pentru transportul pasagerilor în picioare) se calculează scăzând din S0:

7.2.2.2.1.

Suprafața tuturor părților planșeului în care panta depășește valorile maxime admise stabilite la punctul 7.7.6 din prezenta anexă.

7.2.2.2.2.

Suprafața tuturor părților la care pasagerii în picioare nu au acces atunci când toate scaunele sunt ocupate, cu excepția scaunelor rabatabile.

7.2.2.2.3.

Suprafața tuturor părților în care înălțimea liberă de deasupra planșeului este mai mică decât înălțimea culoarului specificată la punctul 7.7.5.1 din prezenta anexă (mânerele nu se iau în considerare în acest caz).

7.2.2.2.4.

Suprafața din fața unui plan vertical transversal care trece prin centrul suprafeței de ședere a scaunului conducătorului auto (în poziția cea mai retrasă a acestuia).

7.2.2.2.5.

Suprafața care corespunde spațiului de 300 mm din fața tuturor scaunelor, cu excepția scaunelor orientate lateral, caz în care dimensiunea respectivă poate fi redusă la 225 mm. În cazul unei capacități variabile de locuri pe scaune, a oricărui scaun considerat ca fiind în uz, a se vedea punctul 7.2.2.4 de mai sus.

7.2.2.2.6.

Orice suprafață care nu este exclusă conform dispozițiilor de la punctele 7.2.2.2.1-7.2.2.2.5 de mai sus, peste care nu se poate suprapune un dreptunghi cu lungimea de 400 mm și lățimea de 300 mm.

7.2.2.2.7.

În cazul vehiculelor din clasa II, suprafața în care este interzis să se stea în picioare.

7.2.2.2.8.

În cazul vehiculelor etajate, orice suprafață a platformei superioare.

7.2.2.2.9.

Suprafața spațiului sau a spațiilor pentru fotoliile rulante, atunci când sunt considerate ocupate de unul sau mai mulți utilizatori de fotoliu rulant, a se vedea punctul 7.2.2.4 de mai sus.

7.2.2.2.10.

Suprafața spațiului sau a spațiilor rezervate exclusiv utilizatorului (utilizatorilor) de fotoliu rulant.

În lumina celor de mai sus, Consiliul reține că determinarea suprafeței disponibilă pentru pasagerii în picioare (notată cu S1 în definițiile anterioare) nu este rezultatul unei simple aprecieri subiective cu privire la locurile în care ar putea să staționeze călătorii în timpul deplasării, ci este un proces laborios, efectuat pe parcursul procesului de omologare, prin care sunt determinate, pe rând, de către organismul abilitat în vederea omologării, suprafețe cu anumite destinații clar prestabilite (cum ar fi spațiul destinat șoferului, spațiu rezervat exclusiv pentru transportul mărfurilor sau al bagajelor și la care pasagerii nu au acces, suprafața planșeului ocupată de scări, semi-scări, scări de comunicare interioară și suprafața oricărei trepte, suprafața tuturor părților planșeului în care panta depășește valorile maxime admise etc.), din a căror diferență rezultă, pe rând, aria planșeului, aria suprafeței totale S0 disponibilă pentru pasageri și aria suprafeței S1 disponibilă pentru pasagerii în picioare.

Așadar, *suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare* nu constituie orice loc în autobuz în care un pasager ar putea sta în picioare ci este o suprafață reglementată prin Regulamentul CEE-ONU R107, fiind singura interpretare admisă.

Totodată, cerința din caietul de sarcini *podea complet coborâtă* are rolul să extindă zona definită la punctul 2.1.4. din Regulament (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) de la minimul de 35% prevăzut în definiția din Regulament la 100%, prin această precizare autoritatea urmărind ca toată suprafața disponibilă pentru pasageri în picioare să fie la aceeași înălțime, fără a fi necesară escaladarea de trepte în vederea deplasării pe suprafața pentru pasagerii în picioare.

De asemenea, având în vedere susținerile contestatoarei, se impune sublinierea faptului că cerința **nu** este formulată în sensul absenței treptelor pe toată lungimea podelei autobuzului **ci** doar pe suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare și în zona ușilor.

Revenind la oferta NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, se observă, din desenul în plan prezentat în Anexa 39 cât și din imaginile ilustrative din Anexa 40, că întreaga suprafață destinată transportului pasagerilor în picioare se află la același nivel, pasagerii putând să parcurgă spațiul dintre oricare 3 uși fără a fi necesară escaladarea vreunei trepte. În desenul în plan, prezentat de ofertant în anexa 39, este hașurată suprafața disponibilă pentru pasagerii aflați în picioare (fiind formată din zonele A, B, C, D, E și F), iar pe această suprafață nu sunt disponibile trepte.

Treptele nu se află pe suprafața destinată pasagerilor în picioare ci se învecinează cu aceasta, situație care nu contravine specificațiilor tehnice din caietul de sarcini. După cum se observă, din analiza anexelor amintite mai sus, acele trepte sunt destinate accesului la un rând de scaune situate la un nivel mai ridicat, și nu blochează accesul pasagerilor spre culoar.

De altfel, din susținerea contestatoarei potrivit căreia (...) *a considerat în mod eronat îndeplinită cerința prin absența treptelor doar pe suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare* însăși aceasta recunoaște cele concluzionate mai sus de Consiliu, și care, practic, este în acord cu modalitatea de formulare a cerinței documentației de atribuire.

În ceea ce privește jurisprudența invocată de către contestatoare, Consiliul subliniază faptul că trimiterile la practica judiciară sunt relative la pricinile soluționate anterior, nu constituie izvor de drept și nici nu pot obliga la emiterea unei noi decizii într-un anumit sens, deoarece precedentul judiciar nu constituie izvor de drept în sistemul românesc.

Raționamentul anterior se regăsește și în considerentele Deciziei nr. 2/19.01.2015 pronunțată de Înalta Curte de Casație și Justiție - Completul pentru dezlegarea unor chestiuni de drept, în care s-a reținut faptul că *Ab initio*, Înalta Curte observă că în sistemul de drept românesc jurisprudența nu constituie izvor de drept, instanțele judecătorești nefiind ținute de soluțiile pronunțate anterior de alte instanțe. Hotărârile judecătorești au aplicabilitate numai la speță, efectele lor neputând fi extinse la cauze similare cu care instanțele au fost investite.

Stabilind că cerințele nu trebuie să depindă de modul în care sunt înțelese la un moment dat de către o societate ofertantă, dincolo de exprimarea din documentația de atribuire, Consiliul va respinge și această critică.

Ultimul motiv de pretinsă neconformitate a ofertei NEW KOPEL CAR IMPORT SRL este reprezentat de îndeplinirea cerinței privind raportul E-

Sort ciclul 2, contestatoarea apreciind că raportul prezentat de ofertant nu cuprinde criteriile din metodologia de testare UITP pentru E-sort ciclul 2.

În caietul de sarcini au fost trasate următoarele:

4.24.3 Autonomia autobuzului

În vederea evaluării în condiții de egalitate a tuturor ofertanților, aceștia vor depune în cadrul ofertei certificatul E-SORT, ciclul 2, atestat de un organism european acreditat, pentru tipul de mașina oferat. Se are în vedere ca certificatul E-SORT 2 să fie aplicabil pentru autobuzul oferat, în special în ceea ce privește: generația acumulatorilor, capacitatea de înmagazinare (kW), număr de module.

CertIFICATELE E-SORT 2 AVÂND ÎN DOTARE O CANTITATE DE ACUMULATORI SAU O CAPACITATE DE ÎNMAGAZINARE DIFERITĂ, FAȚA DE VEHICULUL OFERTAT, VOR FI DECLARATE NECONFORME. ÎN CADRUL PROCESULUI DE RECEPȚIE SE VOR VERIFICA PARAMETRII TEHNICI AI ACUMULATORILOR ÎN VEDEREA CORESPONDENȚEI CU CERTIFICATUL E-SORT 2.

ÎN BAZA CERTIFICATELOR E-SORT 2 SE VA DETERMINA AUTONOMIA TEORETICĂ A AUTOBUZELOR (având în vedere că această valoare măsurată în condiții E-SORT 2 nu se realizează cu instalația de climatizare încălzire/răcire pornită, precum și faptul că aceasta se realizează pentru un ciclu complet de descărcare acumulatori - condiții teoretice, nereprezentative pentru condițiile reale de operare).

Această valoare trebuie să fie prezentată în certificatul E-SORT 2 depus în cadrul ofertei. Valoarea va fi utilizată pentru acordarea punctajelor aferente criteriului Autonomia în condiții reale a autobuzelor.

De asemenea, în descrierea factorului de evaluare *Autonomia autobuzelor electrice conform eSORT 2* se menționează: Autonomia de transport va fi prezentată în buletinul E-SORT ciclul 2 depus în cadrul ofertei tehnice, aceasta fiind cerința obligatorie de îndeplinit în caietul de sarcini. Se va atașa obligatoriu la oferta buletinul E-SORT ciclul 2 în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului oferat, prin care este stabilită autonomia conform standardelor UITP.

Reține Consiliul că ofertantul a prezentat *Raportul tehnic nr. 352-0087-23-ITA*, E-SORT 2, emis de TUV ITALIA, în conformitate cu cerințele Uniunii Internaționale de Transport (UITP) care confirmă o autonomie de 467,9 km.

Ori, în speță, înscrisul de mai sus, prezentat de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL face pe deplin dovada îndeplinirii cerinței în formularea documentației de atribuire.

Subliniază Consiliul că autoritatea contractantă nu a fixat anumite criterii care ar trebui îndeplinite de metodologia de testare, astfel că evaluarea nu se poate raporta la alte rigori dincolo de exprimarea documentației de atribuire.

Așadar, contrar aprecierilor contestatoarei, NEW KOPEL CAR IMPORT SRL a demonstrat îndeplinirea cerinței.

Față de considerentele mai sus expuse, Consiliul stabilește că nu există motive pentru infirmarea deciziei achizițoarei și pentru anularea raportului procedurii nr. 171634/17.04.2024 în ceea ce privește rezultatul procedurii pentru lotul 1. Astfel fiind, va respinge, ca nefondată, contestația BOZANKAYA OTOMOTIV MAKINA IMALAT ITHALAT VE IHRACAT A.Ş.

Cu privire la cererea de intervenție formulată de către NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, aceasta se impune a fi admisă, dată fiind soluția preconizată asupra contestației.

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

În temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, respinge, ca nefondată, excepția tardivității contestației.

În baza art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, respinge, ca nefondată, contestația formulată de BOZANKAYA OTOMOTIV MAKINA IMALAT ITHALAT VE IHRACAT A.Ş., în contradictoriu cu MUNICIPIUL ORADEA, în calitate de autoritate contractantă.

Potrivit art. 64 alin. (2) din Codul de procedură civilă, încuviințează în principiu cererea de intervenție formulată de NEW KOPEL CAR IMPORT SRL și, în temeiul art. 67 din același act normativ, o admite.

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

Împotriva prezentei se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare pentru părțile cauzei, respectiv de la data luării la cunoștință de către alte persoane vătămate, în temeiul art. 29 din Legea nr. 101/2016.

**PREȘEDINTE COMPLET,
Alina-Oana OPRÎȘAN**



**MEMBRU,
Luisa-Mădălina MARIA**

**MEMBRU,
Maria-Marinela PĂUN**

Redactată în 5 (cinci) exemplare, conține 27 (douăzeci și șapte) pagini

