

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

DECIZIE

Nr. ...

Data: ...

Prin contestația fără număr de înregistrare și fără dată, transmisă prin poșta electronică (e-mail) în data de 03.02.2022 ora 14:18, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 5900 din data de 03.02.2022, și depusă la poștă în data de 03.02.2022, (AWB: VA09976240618), înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 6638 din data de 08.02.2022, formulată de, cu sediul social în, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Ilfov cu nr., având Cod de Identificare Fiscală ... reprezentată legal de ..., în calitate de președinte al consiliului de administrație, și convențional de „..... – Societate civilă de avocați”, cu sediul profesional în, acesta din urmă fiind sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură, în baza împuternicirii avocațiale Seria B nr. 6458495 din data de 02.02.2022, depusă în original la dosarul cauzei, împotriva răspunsurilor autorității contractante la solicitările de clarificări sau informațiilor suplimentare în legătură cu documentația de atribuire, comunicate prin adresa înregistrată cu nr. 2856 din data de 25.01.2022, postată în Sistemul electronic de achiziții publice, denumit în continuare SEAP, la data de 25.01.2022 ora 20:34 cu denumirea *[CN1037048/00026] sp 0_Raspuns_consolidat_AC_CN1037048.pdf.p7s*, emise de către COMUNA MOGOȘOAIA (Consiliul Local al Comunei Mogoșoaia), cu sediul în șoseaua București-Târgoviște nr. 138, județul Ilfov, în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de licitație deschisă, desfășurată în conformitate cu art. 71 și următoarele din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, modalitatea de derulare a procedurii de achiziție publică fiind prin mijloace electronice (online), fără etapă finală de licitație electronică, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică de furnizare de produse, 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”, cod CPV principal 34144910-0 Autobuze electrice (Rev.2), s-a solicitat Consiliului să dispună:

1. - suspendarea procedurii de atribuire, până la soluționarea contestației în temeiul art. 22 din Legea nr. 101/2016.

2. – pe fondul contestației:

a. în principal:

- 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;

- obligarea autorității contractante la stabilirea unui nou termen-limită pentru depunerea ofertelor.

b. în subsidiar:

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

Procedura de soluționare în fața Consiliului s-a desfășurat în scris.

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 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, să soluționeze contestația de față.

Prin contestația fără număr de înregistrare și fără dată, înregistrată la Consiliu cu nr. 5900 din data de 03.02.2022, ..., în calitate de operator economic interesat de participarea la procedura de licitație deschisă, desfășurată în conformitate cu art. 71 și următoarele din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, modalitatea de derulare a procedurii de achiziție publică fiind prin mijloace electronice (online), fără etapă finală de licitație electronică, organizată de către autoritatea contractantă ... (....), în vederea atribuirii contractului de achiziție publică de furnizare de produse, 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”*, inițiată în data de 19.11.2021 prin transmiterea spre publicare în SEAP, a unui anunț de participare, în baza art. 72 din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, coroborat cu art. 54 din Normele metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice din 02.06.2016, aprobate prin

Hotărârea Guvernului nr. 395/2016, cu modificările și completările ulterioare, denumite în continuare Norme metodologice, a solicitat Consiliului să dispună cele menționate în partea introductivă. Anunțul de participare având codul de identificare .. a fost publicat în SEAP în data de 21.11.2021.

Prin aceeași contestație, ... a solicitat Consiliului să dispună, în temeiul art. 22 din Legea nr. 101/2016, suspendarea procedurii de achiziție publică, până la soluționarea contestației sale. Cererea de suspendare a procedurii de achiziție publică în cauză a fost admisă prin încheierea Consiliului nr. din data de 07.02.2022.

Prin contestația formulată, de critică răspunsul autorității contractante la o serie de solicitări de clarificări vizând următoarele aspecte:

1. **Cerințele privind autonomia și consumul energetic**

- conform cerințelor inițiale, ofertanții urmau să respecte: (1) 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; (2) 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;

- de asemenea, pentru justificarea autonomiei s-a solicitat: (1) o notă justificativă, în care vor fi prezentate rezultatele din utilizarea sistemelor oferite în cadrul altor proiecte sau teste proprii și (2) 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;

- prin răspunsurile la clarificarea nr. 3 - întrebările 9 și 10 - autoritatea contractantă modifică conținutul acestor cerințe.

- 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).

- or, metodologia de testare SORT 2 presupune: (a) 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; (b) o viteză medie de 18 - 20 km/h; și (c) 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/h.

- totodată, având în vedere că traseul real măsurat 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.

- 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.

- 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.

- introducerea unei astfel de cerințe cu doar 12 zile înainte de data stabilită pentru depunerea ofertelor este deosebit de restrictivă

- prezentarea bilanțurilor în condițiile de mediu impune 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.

- 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.

- 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.

- 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.

- astfel, contestatoarea subliniază 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 an) și imposibilitatea de elaborare a unei oferte conforme în timpul rămas până la data de 9.02.2022.

2. Clarificarea nr. 1 la solicitarea de clarificare nr. 8

- prin răspunsul său, autoritatea contractantă modifică cerința 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 castigator va avea obligația să prezinte certificatul național emis de RAR până la momentul livrării primului autobuz electric”* 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 ...”.

- modificarea permite operatorilor economici să ofere variante/versiuni care nu sunt omologate la data ofertei;

- 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 / bilanțurilor energetice prevăzute de documentația de atribuire; în alte cuvinte, ofertanții sunt obligați să testeze, anterior ofertei, 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.

- or, având în vedere că premisa acceptării unui angajament-ferm de obținere a omologării versiunii/varianțe oferite înainte de livrare este inexistența fizică (și, prin urmare, imposibilitatea testării) a versiunii/varianței respective, atunci nu are mai exista nicio garanție că produsele oferite ar îndeplini în mod corespunzător cerințele documentației de atribuire.

- 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 corespundente 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.

- 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.

- prin urmare, se solicită anularea acestei cerințe.

3. Cerința privind podeaua autobuzelor electrice

- prin răspunsul la întrebarea nr. 1 din solicitarea de clarificare nr. 2, achizitorul modifică cerința potrivit căreia *„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”*, în sensul că nu se admit trepte pe întreaga lungime a autobuzului.

- 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 părând a avea scopul de confirmare a faptului că nu s-ar admite trepte pe toată suprafața podelei.

- 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 căreia „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”.

- potrivit Regulamentului CEE-ONU nr. 107 („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).

- 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).

- în cadrul Anexei 3 - Cerințe aplicabile tuturor vehiculelor din Regulament, se regăsesc 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 0mm; 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*".

- 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).

- 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.

- 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 ar conferi acesteia

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

- 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.

- din aceste motive se solicită anularea clarificării referitoare la podeaua complet coborâtă - răspunsul la întrebarea nr. 1 din solicitarea de clarificare nr. 2.

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

- 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.

- 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 propusi, 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 propusi vor furniza stații de încărcare compatibile.

- 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.

- 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.

- 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.

- pentru aceste motive, se solicită anularea răspunsului nr. 1 la întrebarea nr. 1 din Răspunsul consolidat.

5. Cerința privind butonul de comandă de securitate

- 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.

- 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.

- 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.

- 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.

6. Certificarea sistemului de tracțiune

- 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).

- 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.

- în al doilea rând, standardele la care a făcut trimitere achizitorul - EN ISO 13849-1 și IEC 62061 - nu se aplică în domeniul autobuzelor electrice, ci al mașinilor unelte și utilajelor.

- conform art. 155 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, „specificatiile tehnice sunt stabilite prin documentația de atribuire și definesc caracteristicile solicitate privind lucrarea, serviciul sau produsele care fac obiectul achiziției”.

- 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.

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

- 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 iar autoritatea contractantă confirmă că aceasta va fi de 200 km;

- 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%.

- așadar, anularea răspunsului este apreciată ca 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.

8. Cerința privind kilometrajul mediu anual

- 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 ...”*.

- 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.

- 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.

- 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.

- 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.

- în consecință, solicităm anularea răspunsului la întrebarea nr. 15 din cadrul solicitării de clarificare nr. 4.

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

- 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 fisele de testare SORT 2 pentru autovehiculele ofertate”*, astfel încât să fie acceptate doar fișele de testare SORT 3.

- 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*”.

- o astfel de clarificare este: (1) în primul rând, neconcordanță cu solicitarea operatorului economic, a cărei argumentație urmărea înlocuirea cerinței testului SORT 2 cu testul SORT 3; (2) 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).

- răspunsul este neconcordanț 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).

- 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.

- ca atare, se solicită anularea acestei clarificări

În finalul contestației, contestatoarea apreciază că se impune stabilirea unui nou termen pentru depunerea ofertelor. De asemenea, apreciază că, în situația în care se va aprecia că nu mai pot fi dispuse măsuri de remediere a documentației de atribuire, se impune anularea procedurii.

Prin punctul de vedere înregistrat la Consiliu cu nr. 6730/08.02.2022, autoritatea contractantă precizează că, urmare a contestației a dispus o serie de măsuri de remediere cu privire la cerința privind podeaua autobuzelor electrice, cerința privind butonul de comandă de securitate, autonomia autobuzului și fișele de testare SORT 3 și, în consecință, a stabilit un nou termen de depunere a ofertelor, pentru data de 28.02.2022.

Cu privire la celelalte cerințe criticate și față de care nu au fost dispuse măsuri de remediere autoritatea contractantă precizează următoarele:

1. Referitor la Cerințele privind autonomia și consumul energetic

- din verificarea conținutului Caietului de Sarcini, Autoritatea contractantă a solicitat pentru blocul de baterii o capacitate minimă care să asigure o autonomie a autobuzului (în condițiile rulării pe traseul prezentat în documentație) la o încărcare maximă a acestora, de 200

Km, atunci când bateriile sunt noi (la livrare), și de cel puțin 150 Km, după 5 ani de funcționare, în condițiile păstrării în baterii a unei energii remanente de 20% din capacitatea maximă a acestora. Autoritatea contractantă consideră că ofertarea unor autobuze electrice cu o autonomie mai mare, este în avantajul său, de aceea prin criteriile de atribuire a punctat acest element.

- având în vedere că la etapa de depunere a ofertelor singurele informații legate de autonomie sunt cele prezentate de către ofertanți în ofertele acestora, neexistând posibilitatea de efectuare, în cadrul procedurii, a unor teste pe autobuze deja existente, cu participarea comisiei de atribuire (având în vedere că nu toți potențialii ofertanți pot avea disponibile autobuze de tipul celor solicitate la data desfășurării procedurii), pentru a putea verifica cele prezentate în oferta tehnică, dar mai ales pentru a putea confirma caracteristicile declarate pentru blocul de baterii, autoritatea contractantă a solicitat prin Caietul de Sarcini și a detaliat prin răspunsurile la întrebările 9 și 10 din setul de clarificări nr. 3, prezentarea de către Ofertanți a 2 documente:

(1) Primul document : O notă justificativă prin care să se prezinte datele rezultate din testarea de către Ofertant a autobuzului în condițiile stabilite de Proiectul UITP SORT (pentru ciclul SORT 2 - ciclu mixt urban + extraurban), pentru autobuze electrice și plug-in, nu pentru autobuzele diesel și hibrid (asa cum s-a prezentat de către CONTESTATOARE și la care se urmărește consumul de carburant nu de energie electrică), rezultate care în conformitate cu procedura de realizare a testului menționat, trebuie să ofere pentru autobuzele electrice următoarele rezultate:

- Distanța parcursă în cadrul testului în Km;
- Energia totală consumată în Kwh;
- Temperatura exterioară a bateriei la începutul testării în °C;
- Temperatura exterioară a bateriei la sfârșitul testării în °C;
- în conformitate cu procedura de testare amintită, sistemele de măsurare oferă următoarele informații care pot fi editate și transmise:
 - Diagramele cu ciclurile de deplasare: distanța, viteza, accelerare, decelerare;
 - Diagramele cu consumul instantaneu de energie.

- pe baza datelor obținute în condițiile aceluiași test, se pot calcula matematic, conform procedurii amintite, următoarele date: Consumul specific mediu de energie în KWh/100Km; autonomia maximă a autobuzului în condițiile de testare SORT 2 în Km.

- la realizarea testului se consemnează în condițiile SORT 2, pe lângă distanța parcursă, și: Numărul de opriri/porniri; Capacitatea maximă a blocului de baterii în kWh (informație cunoscută de către furnizorul autobuzului încă de la faza de proiectare a acestuia);

- rezultatele transmise în urma realizării testului SORT2 (test care a rezultat în urma colaborării mai multor specialiști în domeniu în cadrul

grupului de lucru tematic al Uniunii Internaționale de Transport Public) va oferi comisiei de atribuire informațiile tehnice necesare evaluării caracteristicilor tehnice ale autobuzului, în conformitate cu cerințele stabilite prin Caietul de Sarcini

(2) Al doilea document solicitat este *un bilanț energetic*, document care trebuie să conțină minim datele prezentate mai jos: Condițiile de mediu pentru care s-a realizat bilanțul; Confirmarea traseului similar cu cel din Caietul de Sarcini și a încărcării autobuzului cu pasageri (65% din capacitatea totală declarată în propunerea tehnică); Capacitatea totală a blocului de baterii în kWh; Consumul total mediu de energie în kWk/100Km, din care: Consumul mediu de energie pentru tracțiune în kWk/100km; Consumul mediu de energie pentru instalația de climatizare (încălzire/aer condiționat și climatizare bloc de baterii dacă este cazul) în kWh/100Km; Consumul mediu de energie pentru celelalte instalații auxiliare (lumini, sisteme de informare, taxare și supraveghere video, alte sisteme funcționale ale autobuzului, etc) în kWh/100Km; Consumul pentru alte sisteme îmbarcate, care se alimentează de la blocul de baterii al autobuzului în kWh/100km.

- condițiile de mediu pentru care se va realiza bilanțul energetic sunt pentru 3 moduri de exploatare a autobuzului, respectiv Vară cu temperatura exterioară de +35°C, iarnă cu temperatura exterioară de -15°C și neutru care nu necesită climatizare

- prin capacitatea autobuzelor se înțelege capacitatea de transport nominală declarată în propunerea tehnică, iar procentul de 65% se va calcula din acest număr. Se va rotunji numărul de călători obținut din calcul la număr întreg imediat superior. Se va considera 68 Kg greutatea medie a unui călător, așa cum se precizează în Directiva 97/27/CE pentru un autobuz urban. Pentru testare, călătorii pot fi înlocuiți total sau parțial cu o masă de testare.

- pentru sistemele de încălzire/răcire care funcționează cu carburant clasic se va specifica numai consumul orar de carburant în l/h, capacitatea rezervorului și tipul de carburant. Deoarece acesta nu influențează autonomia dată de blocul de baterii, nu va fi luat în considerare la bilanțul energetic solicitat.

- bilanțul energetic se va realiza pentru cele 3 (trei) moduri de exploatare a autobuzului prezentate la punctul a).

- acest bilan trebuie întocmit de către ofertant, pe baza datelor pe care acesta le deține la faza de întocmire a ofertei și nu implică necesitatea realizării unor teste (pentru diferite condiții climatice: vara, iarnă et.), aceste date fiind, practic, elemente ce intră în competența și experiența acestuia. Toate datele necesare privind consumurile unitare sunt disponibile în fișele tehnice ale agregatelor și echipamentelor care vor echipa autobuzul, conform proiectului furnizorului, bilanțul energetic solicitat rezultând practic dintr-un simplu calcul.

- prin răspunsul la întrebarea numărul 10 din setul de clarificări numărul 3 s-au detaliat: datele ce trebuie prezentate în bilanțul energetic și condițiile pentru care se vor realiza calculele acestor parametri.

- în ceea ce privește cele 3 variante de condiții de mediu pentru care s-a solicitat bilanțul energetic rezultă clar că în calcul se vor introduce numai elementele care consumă energie electrică la momentul respectiv, de exemplu:« vara se va lua în considerare funcționarea instalației de climatizare pentru o temperatură exterioară precizată în clarificare; iarna se va lua în considerare instalația de încălzire în funcție de temperatura exterioară precizată în clarificare și de tehnologia folosită pentru încălzire etc.

- în momentul livrării primului autobuz se va realiza testarea acestuia în conformitate cu cerințele Caietului de Sarcini Capitolul 6.1, detaliate în Clarificarea 1 la solicitările de clarificări din data de 24.12.2021, și atunci va fi verificată conformitatea parametrilor ofertați cu cei constatați în teren, urmând a se acționa în conformitate cu condițiile contractuale

- având în vedere cele prezentate și ținând cont de faptul că suntem în prezența unor tehnologii relativ noi pentru autobuze (autobuzul electric), considerăm că prin cerințele Caietului de Sarcini și prin clarificările aduse s-a stabilit un mod coerent de întocmire și prezentare a ofertelor și de protejare a autorității contractante în ceea ce privește apariția eventualelor probleme în exploatarea acestor autobuze.

- prin urmare, prin răspunsurile la clarificările 9 și 10 din setul 3 de clarificări nu se face altceva decât să se detalieze, la solicitarea potențialilor ofertanți, condițiile impuse prin caietul de sarcini. Acestea nu modifică cerințele inițial stabilite și nici nu restricționează accesul operatorilor economici la procedura de atribuire

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

- autoritatea contractantă intenționează să achiziționeze autobuze electrice cu cele mai bune caracteristici, la cel mai bun preț. Pentru a asigura acest deziderat, autoritatea contractantă trebuie să asigure participarea la procedură a cât mai multor ofertanți. În acest sens, autoritatea contractantă a solicitat Ofertanților să furnizeze datele prezentate în Caietul de Sarcini. Condiția necesară pentru ca autoritatea contractantă să utilizeze autobuzele este ca, la data livrării acestora, să se prezinte de către ofertând cartea de identitate (care are la baza certificatul de omologare), în vederea obținerii Certificatului de înmatriculare.

- această abordare a Autorității contractante permite participarea la procedura de atribuire a mai multor ofertanți, în condițiile în care unele solicitări specifice din caietul de sarcini (ex. montarea rastelul de

biciclete) pot conduce la necesitatea reluării unor activități specifice omologării.

- în cazul neprezentării documentelor solicitate la data livrării autobuzelor auctoritatea contractantă este protejată, urmând a aplica măsurile sancționatorii prevăzute în contract

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

- contestatoarea face o confuzie considerând că prin obligarea ofertanților de a depune o listă cu cel puțin doi producători de stații de încărcare, care să fie compatibile cu caracteristicile minime descrise prin propunerea tehnică, se impune, implicit, obligarea ofertanților de a garanta că achiziția stațiilor de încărcare se va realiza de la respectivii producători.

- interpretarea contestatoarei este însă una eronată - nu există nicio astfel de obligație menționată în sarcina ofertanților iar Autoritatea contractantă nici nu ar avea cum să impună o astfel de cerință, în condițiile în care pentru achiziția stațiilor de încărcare se va derula, ulterior, o procedură de atribuire distinctă.

- copul acestei cerințe a fost acela de a verifica că, pentru cerințele minime ale stațiilor de încărcare prezentate de ofertanți în propunerea lor tehnică, există producători, astfel încât să nu se ajungă în situația în care se va achiziționa un autobuz pentru care nu există stație de încărcare compatibilă.

- astfel, autoritatea contractantă nu solicită ofertanților să garanteze că se va semna un contract pentru stațiile de încărcare, cu producătorii indicați de ofertanți (pentru a fi în prezența promisiunii faptei altuia), ci doar faptul că există producători pentru stații de încărcare care îndeplinesc cerințele tehnice minime indicate în propunerea lor tehnică.

4. Referitor la B.1.6. Certificarea sistemului de tracțiune

- motoarele de tracțiune care echipază autobuzele electrice sunt mașini electrice de generație nouă (în cele mai multe din cazuri) proiectate special pentru aceste aplicații. Având în vedere că în marea majoritate a cazurilor acestea funcționează la tensiuni electrice periculoase pentru sănătatea oamenilor și că motoarele electrice au componente în mișcare propulsate de impulsuri electrice și generează radiații electromagnetice, acestea pot crea riscuri majore asupra integrității și sănătății oamenilor.

- celelalte echipamente imbarcate pe autobuz, în general, funcționează la o tensiune mai mică decât tensiunea electrică considerată periculoasă pentru sănătatea oamenilor.

- pentru aceste motive autoritatea contractantă a luat în considerare introducerea în caietul de sarcini a cerințelor legate de siguranța în exploatare a acestei componente a autobuzului, atât pentru pasageri, cât și pentru personalul de exploatare și întreținere.

- în acest sens, în caietul de sarcini a fost prevăzută cerința ca motorul să îndeplinească una din condițiile de atestare, astfel încât să existe siguranța exploatării acestuia, respectiv: motorul de tracțiune trebuie să fie un produs de serie al Furnizorului sau al furnizorilor acestuia, omologat, caz în care motorul de tracțiune trebuie să dețină certificare CE (conformarea cu cerințele regulamentelor și standardelor adoptate în UE); sau motorul de tracțiune trebuie să fie certificat de către laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare; Prin răspunsul la solicitarea de clarificări, contestat, s-au detaliat aspectele legate de ultima varianta respectiv „ce fel de acreditare trebuie să dețină organismele care autorizează laboratoarele”.

- din răspunsul formulat de către autoritatea contractantă rezultă clar faptul că organismele care acreditează laboratoarele trebuie să dețină calitatea de a acredita laboratoare care au capacitatea 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 punct de vedere al compatibilității electromagnetice CEM (standarde valabile pentru toate echipamentele care generează radiații electromagnetice).

- standardele EN ISO 13849-1 și IEC 62061 se referă la Siguranța sistemului de control pentru realizarea agregatelor în sensul general al termenului (lb. Engleză - machinery = mecanism, ansamblu de mașini, aparat, incluzând și mașinile electrice așa cum este definit și motorul electric) - Siguranța funcțională a sistemelor de control legate de siguranță și au ca finalitate identificarea și rezolvarea tuturor problemelor legate de siguranța în exploatare a respectivelor echipamente.

- standardele EN ISO 13849-1 și IEC 62061 abordează siguranța tuturor tehnologiilor sistemului, inclusiv a produselor mecanice, electrice, hidraulice și pneumatice, ca atare acestea se aplică și sistemelor de tracțiune pentru autobuzele electrice, contrar afirmațiilor contestatoarei.

- drept urmare, răspunsul la solicitarea de clarificări în discuție nu face decât să detalieze cerințele din caietul de sarcini, oferind în acest fel două posibilități pentru certificarea siguranței în exploatare a motorului electric de tracțiune.

5. Referitor la B.1.8. Cerința privind kilometrajul mediu anual

- prin clarificarea menționată s-a solicitat să se prezinte o valoare medie de parcurs a unui autobuz în cadrul întregului parc de vehicule. Valoarea de 65.000 Km/an, indicată de către autoritatea contractantă a fost obținută prin raportarea la valoarea anuală estimată a numărului de kilometri pentru întregul parc de autobuze, pentru programul de circulație cunoscut în acest moment, și aceasta are un caracter informativ pentru ofertanți, în cadrul solicitării de clarificare nefăcându-se referire la nici un paragraf din Caietul de Sarcini.

- ca urmare a specificității activităților de operare, numărul de kilometri anuali diferă de la un autobuz la altul, iar programul de circulație al autobuzelor poate fi modificat ca urmare a solicitărilor din traseu

- de aceea cerința din Caietul de Sarcini care impune condițiile obligatorii privind dimensionarea blocului de baterii și care a rămas valabilă, nefiind anulată/modificată prin Răspunsul la solicitarea de clarificări, impune clar că: *„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 sa 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).”*

- aceasta cerință este prevăzută pentru a asigura funcționalitatea blocului de baterii la capacitatea solicitată în condițiile în care autobuzul este utilizat la parametrii menționați în acest paragraf din Caietul de Sarcini. Ea da dreptul Beneficiarului de a utiliza autobuzele în parametrii maximali menționați, neexistând, practic, nici o legătură între acești parametri și parcursul mediu anual prezentat în clarificare.

Prin Concluziile scrise înregistrate la Consiliu cu nr. 9783/24.02.2022, contestatoarea precizează că a porinit din partea autorității contractante o serie de măsuri de remediere cu privire la o parte din criticile formulate prin contestație, în sensul că au fost reformulate răspunsurile la solicitările de clarificare ale operatorilor economici interesați, respectiv la: întrebarea nr. 3 din solicitarea de clarificare nr. 1, întrebarea nr. 5 din solicitarea de clarificare nr. 1, întrebarea nr. 1 din solicitarea de clarificare nr. 2 și întrebarea nr. 7 din solicitarea de clarificare nr. 10.

Potrivit contestatoarei, modificările efectuate soluționează doar în parte criticile de nelegalitate formulate, contestația rămânând fără obiect doar în ceea ce privește cerința privind podeaua autobuzelor electrice (Secțiunea A.1.3) și cerința privind butonul de comandă de securitate (Secțiunea A. 1.5), celelalte motive ale contestației rămânând în continuare în vigoare.

Măsurile de remediere nu înlătură nelegalitatea sesizată nici în ceea ce privește răspunsul la întrebarea nr. 3 din solicitarea de clarificare nr. 1 și nici în legătură cu răspunsul la întrebarea nr. 7 din solicitarea de clarificare nr. 10 (pretins remediate), întrucât:

- nu se soluționează discrepanțele sesizate în cuprinsul documentației de atribuire, fiind solicitate în continuare nota justificativă

și bilanțul energetic în condiții imposibile de îndeplinit nici măcar până la data noului termen-limită stabilit pentru depunerea ofertelor;

- aspectele privind testele SORT rămân în continuare neconcordante cu solicitarea operatorului economic, a cărei argumentație urmărea înlocuirea cerinței testului SORT 2 cu testul SORT 3 și în special neclare și contradictorii 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).

- răspunsul (inclusiv după presupusa remediere) 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).

Cu privire la celelalte aspecte din contestație, legate de cerințele privind autonomia și consumul energetic, de clarificarea nr.1 la solicitarea de clarificare nr. 8, la cerința de prezentare a unei liste cu cel puțin 2 fabricanți de stații de încărcare, la certificarea sistemului de tracțiune, la cerința privind kilometrajul anual, contestația așchi menține solicitările formulate prin contestație. De asemenea, așchi menține și solicitarea de anulare a procedurii pentru situația în care se va aprecia că nu mai șot fi dispuse măsuri de remediere.

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

Licitația deschisă, desfășurată în conformitate cu art. 71 și următoarele din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, modalitatea de derulare a procedurii de atribuire fiind prin mijloace electronice (online), fără etapă finală de licitație electronică, a fost inițiată de COMUNA MOGOȘOAIA (Consiliul Local al Comunei Mogoșoaia) în data de 19.11.2021, în calitate de autoritate contractantă, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică de furnizare de produse, 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”*, prin transmiterea spre publicare în SEAP, a unui anunț de participare, în baza art. 72 din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, coroborat cu art. 54 din Normele metodologice, stabilind data și ora-limită de depunere a ofertelor ca fiind 28.02.2022 ora 15:00.

Potrivit anunțului de participare având codul de identificare publicat în SEAP în data de 21.11.2021, criteriul de atribuire aplicat a fost *„Cel mai bun raport calitate-preț”*, valoarea estimată a contractului fiind de 26.206.107,24 lei, fără TVA.

Consiliul constată că societatea ... a înaintat Consiliului contestația de față, depunând în original recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 207815113/1 emisă de CEC Bank – Sucursala Victoria în data de 04.02.2022, stabilită potrivit art. 61¹ alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, în cuantum de 220.000,00 lei.

Cauțiunea constituită se va restitui, la cerere, nu mai devreme de 30 de zile de la data rămânerii definitive a hotărârii Consiliului, în temeiul art. 61¹ alin. (5), (6) și (7) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Împotriva răspunsurilor la solicitările de clarificări sau informațiilor suplimentare în legătură cu documentația de atribuire, comunicate prin adresa nr. 2856 din data de 25.01.2022 de autoritatea contractantă în vederea derulării procedurii de achiziție publică de produse în cauză, ... formulează contestație, solicitând Consiliului să dispună:

a. în principal:

- 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;

- obligarea autorității contractante la stabilirea unui nou termen-limită pentru depunerea ofertelor.

b. în subsidiar:

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

Prin contestația sa, ... critică o serie de răspunsuri ale autorității contractante la întrebări ale operatorilor economici interesați de participarea la procedură, apreciind că respectivele răspunsuri, 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.

Consiliul constată că după primirea contestației, autoritatea contractantă a adoptat măsuri de remediere prin emiterea adresei nr. 4057 din data de 08.02.2022, după cum urmează:

„1. Autoritatea Contractantă reformulează răspunsul la întrebarea nr. 3 de la solicitarea de clarificare nr. 1 (Răspunsul consolidat al autorității contractante nr. 2856/25.01.2022 postat în SEAP/SICAP pe data de 27.01.2022), astfel:

Autoritatea Contractantă menține cerința prevăzută la vedere cap. 6.1 Cerințe pentru blocul de baterii al autobuzului din Caietul de sarcini, respectiv la livrarea autobuzelor, capacitatea blocului de baterii trebuie

să asigure o autonomie de minim 200 km la o încărcare totală cu toate sistemele auxiliare (inclusiv cele de climatizare) pornite, cu o energie remanentă în baterii de minim 20%, iar pe toată durata de garanție (5 ani) capacitatea blocului de baterii trebuie să asigure o autonomie de minim 150 km la o încărcare totală, cu toate sistemele auxiliare (inclusiv cele de climatizare) pornite, cu o energie remanentă în baterii de minim 20%.

2 . Autoritatea Contractantă reformulează răspunsul la întrebarea nr. 5 de la solicitarea de clarificare nr. 1 (Răspunsul consolidat al autorității contractante nr. 2856/25.01.2022 postat în SEAP/SICAP pe data de 27.01.2022) și revizuieste cerința prevăzută la subcapitolul 7.4.8.3 Cerințe privitoare la tabloul și computerul de bord din Caietul de sarcini, astfel:

În loc de:

«•Butoane individuale de comandă a ușilor cu indicatori luminoși integrați pentru semnalizarea închiderii-deschiderii acestora și buton de acționare separat pentru ușa postului de conducere;

- Buton de comandă de securitate care să asigure în caz de urgență oprirea motorului electric și deschiderea ușilor;

- Buton de comandă care validează deschiderea ușilor de către călători, după oprirea autobuzelor electrice în stație;

- Buton pentru pornirea/oprirea sistemului de ticketing;

- Mijloace de avertizare sonoră în caz de neacționare a frânei de staționare după parcare și oprirea motorului;

- Întrerupător general de urgență;».

Se va citi:

«•Butoane individuale de comandă a ușilor cu indicatori luminoși integrați pentru semnalizarea închiderii-deschiderii acestora și buton de acționare separat pentru ușa postului de conducere;

- Buton de comandă de securitate care să asigure în caz de urgență oprirea în siguranță a autobuzului, oprirea motorului electric și deschiderea ușilor, în ordinea menționată;

- Buton de comandă care validează deschiderea ușilor de către călători, după oprirea autobuzelor electrice în stație;

- Buton pentru pornirea/oprirea sistemului de ticketing;

- Mijloace de avertizare sonoră în caz de neacționare a frânei de staționare după parcare și oprirea motorului;

- Întrerupător general de urgență;».

3. Autoritatea Contractantă reformulează răspunsul la întrebarea nr. 1 de la solicitarea de clarificare nr. 2 (Răspunsul consolidat al autorității contractante nr. 2856/25.01.2022 postat în SEAP/SICAP pe data de 27.01.2022) și revizuieste cerința prevăzută la cap. 7.4.1 Cerințe privind caroseria din Caietul de sarcini, astfel:

În loc de:

«•Caroseria va fi auto-portantă de tip cheson și va avea podeaua coborâtă pe toată lungimea autobuzului. Nu vor fi admise trepte pe toată lungimea autobuzului.».

Se va citi:

«•Caroseria va fi auto-portantă de tip cheson și va avea podeaua coborâtă pe toată lungimea autobuzului. Nu vor fi admise trepte pe toată lungimea autobuzului. Prin podea complet coborâtă sau fără trepte pe toată lungimea autobuzului se va înțelege partea de podea dedicată călătorilor în picioare și persoanelor cu dizabilități, precum și cea pentru accesul și deplasarea între ușile de acces pentru pasageri.».

4. Autoritatea Contractantă reformulează răspunsul la întrebarea nr. 7 de la solicitarea de clarificare nr. 10 (Răspunsul consolidat al autorității contractante nr. 2856/25.01.2022 postat în SEAP/SICAP pe data de 27.01.2022) și revizuieste cerința prevăzută la cap. 7.2.1 Cerințe privind gabaritul din Caietul de sarcini, astfel:

În loc de:

«Oferta va conține în mod obligatoriu fișele de testare SORT 2 pentru autovehiculele oferite.».

Se va citi:

«Oferta va conține în mod obligatoriu fișele de testare SORT 2 și în mod opțional SORT 3 pentru autobuzele electrice oferite.».

Totodată, autoritatea contractantă menționează, următoarele:

- pe data de 05.02.2022, ora 23:00, a publicat în SEAP/SICAP, o erată cu decalarea termenului limită pentru primirea ofertelor, respectiv 28.02.2022;

- pe data de 08.02.2022, ora 09:55, a publicat în SEAP/SICAP măsurile de remediere adoptate pentru contestația mai sus menționată.”

Consiliul reține că pentru a fi aduse la cunoștința operatorilor economici interesați, măsurile adoptate au fost publicate în SEAP în data de 08.02.2022 ora 09:55 cu denumirea [...] Masuri remediere 2.pdf.p7s.

Potrivit art. 20 alin. (10) din Normele metodologice, caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice care reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, astfel încât să corespundă necesității autorității contractante.

De asemenea, art. 160 alin. (3) din Normele metodologice, autoritatea contractantă are obligația de a publica răspunsurile însoțite de întrebările aferente la adresa de internet la care sunt disponibile documentele achiziției, indicată potrivit dispozițiilor art. 150 alin. (2), luând măsuri pentru a nu dezvălui identitatea operatorului economic care a solicitat clarificările sau informațiile suplimentare respective.

Necesitatea sau oportunitatea achiziționării de produse de o anumită performanță, precum și caracteristicile tehnice impuse pentru acestea, sunt stabilite de fiecare autoritate contractantă în parte, în funcție de necesitățile obiective și prioritățile comunicate de

compartimentele din cadrul autorității contractante [art. 2 alin. (3) lit. b) și art. 12 alin. (3) lit. a) din Normele metodologice, cu modificările și completările ulterioare]. Cenzurarea sau modificarea performanțelor ori caracteristicilor tehnice impuse de autoritatea contractantă pot face obiectul contestării de către operatorii economici interesați în situația încălcării de către autoritate a ipotezei art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare – *„Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.”* și cea a art. 156 alin. (2) din același act normativ – *„Cu excepția cazului în care acest lucru este justificat de obiectul contractului, specificațiile tehnice nu precizează un anumit producător, o anumită origine sau un anumit procedeu care caracterizează produsele sau serviciile furnizate de un anumit operator economic și nici nu se referă la mărci, brevete, tipuri, la o origine sau la o producție specifică, care ar avea ca efect favorizarea sau eliminarea anumitor operatori economici sau produse.”*.

Având în vedere dispozițiile art. 20 alin. (10) din Normele metodologice, prin condițiile criticate de contestatoare, autoritatea contractantă a urmărit descrierea produsului (autobuz electric) astfel încât să corespundă necesităților sale, respectiv a urmărit achiziționarea unui produs cu un nivel înalt calitativ, tehnic și de performanță având în vedere că acesta va fi achiziționat în vederea dezvoltării rețelei de transport public în județul Ilfov prin achiziția de autobuze nepoluante.

Aspectul că autoritatea contractantă dorește achiziționarea unui produs de o înaltă calitate nu este de natură a aduce atingere textelor legale evocate. Impunerea caracteristicilor produsului nu are ca efect introducerea unor obstacole nejustificate de natură să restrângă concurența între operatorii economici și nici nu are ca efect favorizarea sau eliminarea participării la procedura de atribuire a anumitor operatori economici sau a anumitor produse (cu excepția celor care nu corespund necesităților obiective ale autorității).

Dreptul autorităților contractante de a achiziționa produse performante calitativ nu poate fi restricționat, pe considerentul eronat al nerespectării prevederilor art. 155 și 156 din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare. În aceeași direcție, orice autoritate contractantă are obligația respectării principiului proporționalității statuat în art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016, înțeles ca asigurare a corelației dintre necesitatea autorității contractante și obiectul contractului de achiziție publică.

Având în vedere aspectele evocate, Consiliul stabilește că nu poate obliga autoritatea contractantă la eliminarea/modificarea specificațiilor tehnice criticate. În sens contrar s-ar limita dreptul autorității de a contracta numai produse performante și care corespund întocmai

necesităților sale obiective, prevăzut la art. 20 alin. (10) din Normele metodologice, prin acceptarea de produse care nu ating nivelul de performanță necesar.

Luând în considerare aspectele de fapt și de drept evocate, în baza art. 26 alin. (6) 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 urmează să respingă, ca nefondată, contestația depusă de ..., în contradictoriu cu ... (Consiliul Local al ...).

Prezenta decizie va fi obligatorie pentru părțile cauzei potrivit dispozițiilor art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Împotriva prezentei decizii se va putea formula plângere la instanța de judecată competentă, atât pentru motive de nelegalitate, cât și de netemeinicie, în termen de 10 zile de la comunicare pentru părțile cauzei, respectiv de la data luării la cunoștință de către alte persoane vătămate potrivit prevederilor art. 29 și 32 din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare.

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

Respinge ca nefondată contestația formulată, în contradictoriu cu ... (Consiliul Local al Comunei ...).

Prezenta decizie este obligatorie pentru părțile cauzei.

Împotriva prezentei decizii 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.

PREȘEDINTE,

....

MEMBRU,

...

MEMBRU,

...

Redactat practicaua deciziei

...

Redactată în 4 (patru) exemplare, conține 25 (douăzeci și trei) pagini.