



**În conformitate cu prevederile art. 12 alin. (1) 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, Consiliul adoptă următoarea**

## **DECIZIE**

**Nr. ...**

**Data: ...**

Prin contestația nr. 122086/28.02.2022, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 10667/01.03.2022, formulată de către ... S.R.L., cu sediul în ..., înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ..., având CUI ..., reprezentată convențional prin ..., cu adresa de comunicare a actelor de procedură în ..., împotriva răspunsului consolidat la solicitările de clarificări nr. REEC/552/SI/17.02.2022, emis de către ..., cu sediul în ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Achiziție autobuze electrice și stații de încărcare în cadrul proiectului «Sistem integrat de transport durabil în municipiul ...cod SMIS 130544»”, se solicită admiterea contestației și, în principal, anularea în parte a Răspunsului consolidat cu privire la răspunsurile la întrebările nr. 3 și nr. 8 prin care autoritatea contractantă, în mod nelegal, a modificat documentația de atribuire în privința cerinței referitoare la podeaua complet coborâtă și, pe cale de consecință, obligarea autorității contractante la luarea măsurilor de remediere, constând în remedierea Răspunsului consolidat și clarificarea cerinței privind podeaua complet coborâtă, în conformitate cu documentația inițială de atribuire, iar în subsidiar, în măsura în care nu este posibilă luarea măsurilor de remediere, dispunerea anulării procedurii de atribuire.

Prin adresa fără număr de înregistrare la emitent și nedată, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 12875/11.03.2022, ... S.R.L., cu sediul în ..., înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ..., având CUI ..., reprezentată convențional de ..., cu sediul pentru comunicarea actelor de procedură în ..., a formulat cerere de intervenție voluntară, prin care solicită încuviințarea în principiu a cererii de intervenție ca cerere de intervenție accesorie, în sprijinul autorității contractante și respingerea contestației ... S.R.L. ca neîntemeiată.

Contestația și cererea de intervenție vor fi soluționate împreună, având în vedere dispozițiile art. 66 alin. (1), art. 67 alin. (1) și art. 123 alin. (1) C. proc. civ.

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, să soluționeze contestația de față, prin care ... S.R.L. critică, parțial, răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. REEC/552/SI/17.02.2022, emis de către autoritatea contractantă, în privința cerinței referitoare la podeaua complet coborâtă.

### 1. Scurtă prezentare a situației de fapt

În fapt, în temeiul Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, autoritatea contractantă a inițiat procedura de achiziție publică în vederea atribuirii contractului având ca obiect „Achiziție autobuze electrice și stații de încărcare în cadrul proiectului «Sistem integrat de transport durabil în municipiul ...cod SMIS 130544»”, având o valoare estimată de 26.043.117,36 lei fără TVA.

În urma studierii documentației de atribuire publicată în SEAP, în calitate de operator economic interesat de prezenta procedură, ... S.R.L., dar și alți operatori economici, au transmis solicitări de clarificări, constatând că documentația de atribuire prezintă o serie de nereguli sau neclarități, în sensul existenței unor cerințe ambigue sau excesive, după caz.

Ulterior, autoritatea contractantă a transmis răspunsul la aceste solicitări prin Răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. REEC/552/SI/17.02.2022, prin care a prezentat pentru prima dată definiții și referințe la acte normative ce au caracter de recomandare, transformând cerința podelei complet coborâte într-una nelegală, care defavorizează interesul autorității contractante, și în final, interesul public, astfel cum se expune pe larg în cele ce urmează.

### 2. Formularea în termen legal a contestației

Sub acest aspect, contestația a fost formulată în termenul prevăzut de art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016.

Astfel, având în vedere că valoarea estimată a contractului de achiziție publică excede valorii prag prevăzută de art. 7 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, pentru care este obligatorie publicarea anunțului de participare în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, rezultă că termenul de formulare a contestației este de 10 (zece) zile începând cu ziua următoare luării la cunoștință despre actul autorității contractante considerat nelegal.

Așadar, prin raportare la data publicării în SEAP a Răspunsului consolidat (17.02.2022), Consiliul este rugat să constate că termenul de 10 (zece) zile pentru formularea contestației se împlinește la data de 28.02.2022 (dat fiind că 27.02 este duminică, zi nelucrătoare, termenul se prorogă până în prima zi lucrătoare), respectiv la expirarea ultimei ore a acestei zile, cu consecința formulării contestației în termen legal.

### 3. Nelegalitatea și netemeinicia clarificărilor din răspunsul consolidat

3.1. Autoritatea contractantă a modificat, prin Răspunsul consolidat, cerința documentației de atribuire cu referire la podeaua complet coborâtă, permițând ofertarea unei podele inferioare

Contestatorul apreciază că unele din clarificările din Răspunsul consolidat încalcă principiile tratamentului egal, proporționalității și vatămă, în cele din urmă, însuși interesul public, cu încălcarea dispozițiilor legale în materie din Legea nr. 98/2016, respectiv art. 49 alin. (1) și art. 50 alin. (1) și (2), care sunt citate.

Astfel, Răspunsul consolidat la solicitările de clarificare, în maniera configurată de autoritatea contractantă, este nelegal și aduce atingere interesului public, în sensul că cerința respectivă favorizează ofertarea de către operatori economici care vor putea furniza un produs neconform și inferior în raport de cerința inițială a documentației de atribuire.

Favorizarea unor operatori economici prin „relaxarea” cerințelor documentației de atribuire este în detrimentul tuturor participanților în cadrul achiziției (mai cu seamă a celor care se vor alinia la cerințele inițiale ale documentației și vor furniza autobuze cu podea complet coborâtă), inclusiv în detrimentul autorității contractante, care ar fi trebuit să garanteze respectarea interesului public și cheltuirea banului public într-un mod eficient, iar nu permiterea la ofertare a unor autobuze neconforme cu ceea ce s-a considerat imperios necesar la momentul întocmirii studiilor de oportunitate ce au stat la baza documentației de atribuire.

Mai mult, față de cerințele inițiale ale documentației de atribuire privind podeaua autobuzului, se observă faptul că, prin Răspunsul consolidat, autoritatea contractantă aduce explicații noi ale definiției podelei, pentru prima dată pe calea Răspunsului consolidat, modificând în mod expres cerințele inițiale.

Autoritatea contractantă modifică astfel cerințele documentației de atribuire inițiale, permițând prin Răspunsul consolidat, ofertarea unui autobuz cu podea coborâtă în sensul definiției din Regulamentul CEE-ONU nr. 107, unde suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare este limitată la procentul de cel puțin 35% din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare. Prin această clarificare, în loc să se clarifice înțelegerea documentației de atribuire (dat fiind faptul că cerința podelei a fost explicată în mai multe secțiuni din caietul de sarcini), autoritatea contractantă vine și modifică cerința, permițând ofertarea unei podele de natură să favorizeze operatorii economici care dețin un astfel de produs inferior, cu o podea coborâtă nu pe toată lungimea, ci pe o suprafață de 35% din suprafața disponibilă a pasagerilor în picioare. Or, o astfel de modificare este nelegală, modificând nepermis documentația de atribuire și aducând atingere evidentă interesului public.

Separat, contestatorul aduce în vedere Consiliului și faptul că procedura este supusă controlului ex ante al Agenției Naționale pentru Achiziții Publice. Astfel că, urmare a acestui control, inclusiv A.N.A.P. a observat existența unor nereguli în cadrul Răspunsului consolidat, emițând un aviz conform condiționat (nr. 27276/3181/14.02.2022), prin care a fost solicitat autorității contractante remedierea neregulilor din răspuns, inclusiv asupra răspunsurilor aferente celor două întrebări (nr. 3 și nr. 8) vizând cerința podelei.

3.2. Cerința privind podeaua complet coborâtă. Nevoia de clarificare a cerinței în sensul și conținutul inițial al documentației de atribuire, fără a favoriza anumiți operatori economici sau produse prezentând o podea inferioară cerinței inițiale.

În primul rând, contestatorul învederează Consiliului să observe cum s-a recurs la modificarea cerinței privind podeaua complet coborâtă, autoritatea contractantă oprindu-se prin Răspunsul consolidat, în mod eronat, la explicarea cerinței privind podeaua, strict în sensul Regulamentului nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite („Regulamentul nr. 107 CEE-ONU”).

În continuare, contestatorul redă cerințele inițiale ale caietului de sarcini:

- pag. 17: *„Caroseria autobuzelor de capacitate medie va avea podeaua complet coborâtă. Pentru acestea, nu se admit trepte pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare.”*

- pag. 25: *„Condiții tehnice: Pentru autobuzele de capacitate medie, tipurile punților față și spate vor fi astfel alese încât autobuzele să fie executate cu planșeu (podea coborâtă) pe toată lungimea, fără trepte pentru calatorii aflați în picioare.”*

- pag. 82 (pct. 31): *„Podeaua autobuzelor electrice va fi realizată în varianta coborâtă. Nu se admit trepte pe toată suprafața disponibilă pentru calatorii în picioare. Autobuzele electrice vor fi prevăzute la ușa a doua cu o rampă care va facilita accesul persoanelor ce se deplasează cu cărucior rulant sau cu cărucior pentru copii. Rampa pentru urcarea persoanelor cu mobilitate redusă se preferă a avea un mecanism simplu și fiabil ușor și rapid de manevrat. Podeaua autobuzelor electrice se va executa din materiale hidrofuge, ignifuge, cu proprietăți fonoabsorbante și izolate termic.”*

În continuare, contestatorul redă răspunsul autorității contractante la cele două întrebări privind cerința podelei:

*„Întrebare:*

3. Având în vedere capitolul B. Descrierea generală constructivă a autobuzelor electrice din Caietul de sarcini unde se menționează: «Caroseria autobuzelor de capacitate medie va avea podeaua complet coborâtă», vă solicităm să confirmați că nu se admit trepte pe toată suprafața podelei autobuzului.

*Răspuns:*

*Se impune ca autobuzele de capacitate medie să fie cu podeaua coborâtă în sensul de a fi «vehicul cu planșeu jos», conform definiției din Regulamentul nr. 107 al Comisiei Europene 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, document de standardizare cu care autobuzele trebuie să fie conforme, în acord cu cerințele Caietului de sarcini. Se admit trepte pe suprafața podelei autobuzului, astfel încât cel puțin 35% din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare să constituie zonă fără trepte și cu acces la cel puțin o ușa de serviciu.”*

Notă: Întrebarea nr. 8 și răspunsul autorității contractante sunt în oglindă cu cele de mai sus. A se vedea pag. 5 și pag. 2 din Răspunsul consolidat.

De asemenea, contestatorul redă prevederile Regulamentului nr. 107 CEE-ONU, conform cărora: *«„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 (...) constituie o zonă fără trepte și are acces la cel puțin o ușa de serviciu.»*

Contestatorul susține că în documentația de atribuire inițială a fost reflectată intenția clară a autorității contractante de a aplica un standard superior față de cel inclus în prevederea cu caracter de recomandare inclusă în Regulamentul nr. 107 CEE-ONU, care oferă accesibilitate sporită pasagerilor, cei al căror interes prevalează și trebuie protejat în fața oricăror interese ale operatorilor economici. Aceasta prevedere din Regulamentul nr. 107 CEE-ONU impune doar o cerință minimă obligatorie, autoritatea contractanta putând impune un standard de siguranță și accesibilitate ale pasagerilor mai ridicat, astfel cum s-a întâmplat în speță.

Mai mult, așa cum se poate observa din simpla citire a locuțiunii „cel puțin”, aceasta indică doar valoarea minimă de la care nu se poate deroga. Prin urmare, spre deosebire de definiția Regulamentului nr. 107 CEE-ONU, cerințele din caietul de sarcini citate supra prevăd condiții mai stricte pentru podea (iar nu doar minimul de 35% indicat în Regulamentul nr. 107), intenția autorității contractante reflectată în documentația de atribuire fiind de a solicita autobuze de capacitate medie cu podea în varianta total coborâtă pe toată lungimea autobuzului.

Totodată, contestatorul învederează C.N.S.C. faptul că, în documentația de atribuire inițială din prezenta procedură, a fost indicat expres că nu se admit trepte pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare, iar nu doar pe 35 % din suprafața autobuzului disponibilă pentru pasagerii în picioare.

Se observă evident că prin Răspunsul consolidat, autoritatea contractantă a modificat cerința privind podeaua complet coborâtă, respectiv cu planșeu (podea coborâtă) pe toată lungimea, fără trepte pentru călătorii aflați în picioare, permițând ofertarea unei podele cu planșeu jos pe o porțiune limitată a autobuzului (respectiv pe cel puțin 35% din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare), iar nu pe toată lungimea autobuzului, respectiv pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare, cum era inițial prevăzut în documentația de atribuire.

În al doilea rând, în continuarea argumentelor de mai sus, podeaua complet coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare înseamnă că aceasta să fie complet coborâtă pe toată lungimea autobuzului, fără alte supraînălțări pe întreaga suprafață, rațiunea acestei cerințe fiind logică în primul rând, pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă, precum persoane invalide, femei gravide, copii sau persoane vârstnice. Obstrucționarea accesului sau staționării acestor categorii de persoane este o discriminare, nefiind posibil ca aceștia să întâmpine dificultăți și obstacole pe perioada accesului, ieșirii și urcării din/în autobuz, precum și a deplasării autobuzului.

Această modificare adusă prin Răspunsul consolidat, permițându-se mai puțin, nu este deloc în avantajul autorității contractante și cu atât mai mult, nu este în avantajul călătorilor, care vor fi beneficiarii reali ai acestor mijloace de transport. Această modificare favorizează operatorii economici

care oferă soluții inferioare, putându-se ajunge la riscul inevitabil al atribuirii contractului unui operator economic care prezintă o podea neconformă cu ceea ce s-a văzut ca fiind esențial în documentația inițială, documentație care a fost întocmită având la bază studii de oportunitate care să asigure achiziția unor produse de natură a satisface interesul superior al cetățeanului, iar nu interesul potențialilor operatorilor economici care vor putea prezenta produse inferioare, care nu satisfac cerințe minimale de confort și mobilitate.

În al treilea rând și în strânsă legătură cu cele de mai sus, contestatorul face precizarea că a fost unul dintre operatorii care au solicitat clarificarea cerinței, tocmai dat fiind faptul că, într-o altă procedură recentă (vizând achiziția organizată de UAT Orașul Voluntari), a contestat însăși declararea drept admisibilă și conformă a ofertei unui operator economic care a oferat autobuze cu podea coborâtă, în sensul strict și de pur recomandare a definiției Regulamentului nr. 107 CEE-ONU, prezentând trepte în zona destinată pasagerilor în picioare, iar nu podea complet coborâtă, așa a cerut expres documentația de atribuire.

Așa cum s-a menționat și în contestația depusă în acel caz și, ulterior, în plângerea în fața Curții de Apel București (constituind obiectul dosarului nr. 8323/2/2021), *„un autobuz cu podeaua complet coborâtă pe toată lungimea vehiculului fără alte supraînălțări pe întreaga suprafață este un produs complet diferit de un autobuz care prezintă supraînălțări în zona din spate, acesta din urmă permițând amplasarea mult mai facilă a motorului”*, ceea ce înseamnă că în mod evident podeaua complet coborâtă este diferită și superioară unei podele coborâte, cu atât mai mult unei podele coborâte și circumstanțiate la procentul de doar 35% din suprafața disponibilă pasagerilor în picioare.

Aceste concluzii au fost iterate și prin Raportul de expertiză tehnică extrajudiciară al dlui. conf. univ. dr. ing. Alexandru Petrescu, cooptat pentru furnizarea unei opinii de specialitate și care să clarifice, în mod obiectiv, interpretarea corectă a cerinței din documentația de atribuire în raport de podeaua autobuzului oferat în procedura respectivă și față de care se poate determina neconformitatea evidentă a ofertei în cauză, în raport de cerința „podea complet coborâtă” și se redă concluzia esențială cu privire la această cerință.

În raport de argumentarea contestatorului și a probelor aduse, Curtea de Apel București i-a admis plângerea pe aspectul privind cerința *„podelei complet coborâte”*, anulând actele atacate și obligând autoritatea contractantă la reluarea procedurii de evaluare de la etapa de analiză și verificare a propunerii tehnice a ofertantului respectiv, în ceea ce privește evaluarea cerinței privind *„podeaua complet coborâtă”*. Curtea a schimbat astfel inclusiv decizia C.N.S.C., cu caracter definitiv, și a impus reevaluarea ofertei sub aspectul podelei oferate, achiesând la raționamentul contestatorului, conform căruia podeaua oferată de către ofertantul respectiv NU ESTE *„podea complet coborâtă”*, în sensul cerinței documentației de atribuire, ceea ce conduce la concluzia că definiția Regulamentului nr. 107 CEE-ONU este inferioară cerinței podelei complet coborâte.

Prin urmare, în raport de aceste aspecte și pentru a înlătura orice eroare de interpretare, contestatorul solicită Consiliului să oblige autoritatea

contractantă la remedierea Răspunsului consolidat și la eliminarea referințelor cu privire la faptul că podeaua complet coborâtă s-ar interpreta conform definiției Regulamentului nr. 107 CEE-ONU. Sintagma „podea complet coborâtă” nu se regăsește în Regulamentul nr. 107 CEE-ONU, astfel încât încadrarea acesteia în definiția regulamentului este nelegală și forțată. Se impune astfel clarificarea cerinței podelei complet coborâtă, în sensul că nu se admit trepte pe toată lungimea autobuzului (100% din suprafața respectivă), iar nu doar pe (cel puțin) 35% din suprafața disponibilă pasagerilor în picioare, așa cum era prevăzut inițial în documentația de atribuire.

În subsidiar, contestatorul solicită Consiliul ca, în situația în care nu este posibilă remedierea documentației atacate, cu respectarea principiilor fundamentale care guvernează achiziția publică, în conformitate cu dispozițiile art. 26 alin (2) pct. c) și alin. (7) din Legea nr. 101/2016, să dispună anularea procedurii de atribuire, în contextul în care data limită pentru depunerea ofertelor este 28.02.2022.

Concluzionând, ... S.R.L. solicită C.N.S.C. admiterea contestației și, în principal, anularea în parte a Răspunsului consolidat cu privire la răspunsurile la întrebările nr. 3 și nr. 8 prin care autoritatea contractantă, în mod nelegal, a modificat documentația de atribuire în privința cerinței referitoare la podeaua complet coborâtă și, pe cale de consecință, obligarea autorității contractante la luarea măsurilor de remediere, constând în remedierea Răspunsului consolidat și clarificarea cerinței privind podeaua complet coborâtă, în conformitate cu documentația inițială de atribuire, iar în subsidiar, în măsura în care nu este posibilă luarea măsurilor de remediere, dispunerea anulării procedurii de atribuire.

Mai mult, contestatorul solicită Consiliului să oblige autoritatea contractantă la a transmite, odată cu dosarul achiziției publice, inclusiv referatul de necesitate și studiul de oportunitate/nota de fundamentare în baza căreia s-a organizat și inițiat prezenta procedură de atribuire.

Prin adresa nr. REEC/576/SI/07.03.2022, înregistrată la Consiliu cu nr. 12141/08.03.2022, ... transmite punctul său de vedere cu privire la contestația ... S.R.L., prin care solicită respingerea acesteia ca netemeinică și nefondată, din următoarele motive:

Agenția Națională pentru Achiziții Publice a emis, cu privire la documentația de atribuire, Avizul conform condiționat nr. 27276/20.12.2021, iar autoritatea contractantă a operat toate remediile solicitate. Se precizează faptul că niciuna dintre abaterile identificate de către ANAP privind aspecte de regularitate și calitate ale documentației nu se referă la condițiile tehnice impuse autobuzelor de capacitate medie, în ceea ce privește podeaua acestora și lipsa treptelor pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare.

Autoritatea contractantă a publicat clarificări din oficiu, care, la rândul lor, au fost analizate de A.N.A.P., care a emis Aviz conform condiționat nr. 27276/2535/04.02.2022. Autoritatea contractantă a operat toate remediile solicitate și a publicat Clarificarea din oficiu nr. REEC/541/SI/07.02.2022. De asemenea, niciunul dintre aspectele menționate de A.N.A.P. în Aviz nu se referă la aspectele invocate în contestația pentru care se formulează prezentul punct de vedere.

Urmare a solicitărilor primite din partea unor operatori economici interesați de procedură, autoritatea contractantă a publicat răspunsuri la acestea, care au fost supuse controlului de către A.N.A.P. și care a emis Avizul conform condiționat nr. 27276/3181/14.02.2022. Prin acesta, s-a solicitat la punctul 2, să se reformuleze răspunsurile la întrebarea 3 („vă solicităm să confirmați că nu se admit trepte pe toată suprafața podelei autobuzului”) și la întrebarea 8 („vă rugăm să confirmați că nu se admit trepte pe toată suprafața podelei autobuzului”). Ca urmare, s-a remediat răspunsul conform cerințelor A.N.A.P. și s-a publicat Răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. REEC/552/SI/17.02.2022, care conține inclusiv răspunsurile contestate în mod netemeinic și nefondat de către contestator.

Referitor la fiecare dintre motivele invocate de contestatorul ... S.R.L., se formulează punctele de vedere, prin care autoritatea contractantă demonstrează că acestea sunt netemeinice și nefondate, contestația fiind nefondată și lipsită de obiect:

I. Contestatorul susține, în mod eronat și nejustificat, că *„Autoritatea contractantă a modificat, prin Răspunsul consolidat, cerința documentației de atribuire cu referire la podeaua complet coborâtă, permițând ofertarea unei podelei inferioare”*

În fapt, prin răspunsul său, autoritatea contractantă a clarificat și cerința din caietul de sarcini, neintroducând niciun fel de modificare care să restricționeze accesul operatorilor economici și nici să permită ofertarea de produse inferioare, așa cum în mod total eronat susține contestatorul.

Se prezintă mai jos solicitările de clarificare primite de autoritatea contractantă, formulate de contestator:

*„3. Având în vedere cap. B Descrierea Generală Constructivă a Autobuzelor Electrice din caietul de sarcini unde se menționează: «Caroseria autobuzelor de capacitate medie va avea podeaua complet coborâtă», vă solicităm să confirmați că nu se admit trepte pe toată suprafața autobuzului.”*

*„4. În capitolul B. cap. B Descrierea Generală Constructivă a Autobuzelor Electrice se menționează: «Caroseria autobuzelor de capacitate medie va avea podeaua complet coborâtă». Vă rugăm să confirmați că nu se admit trepte pe toată suprafața podelei autobuzului.”*

De asemenea, se prezintă cerințele caietului de sarcini privitoare la podeaua autobuzului de capacitate medie și lipsa treptelor pe suprafața podelei:

Secțiunea B. DESCRIEREA GENERALĂ CONSTRUCTIVĂ A AUTOBUZELOR ELECTRICE, pag. 18: *„Caroseria autobuzelor de capacitate medie va avea podeaua complet coborâtă. Pentru acestea, nu se admit trepte pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare.”*

Secțiunea B. DESCRIEREA GENERALĂ CONSTRUCTIVĂ A AUTOBUZELOR ELECTRICE, pag. 19: *„Puntea față (directoare) va fi de tip rigid sau de tip semiaxe independente, iar puntea spate (motoare) va fi compactă, cu coroană și pinion de atac cu dantură hipoidă. Se vor prezenta soluții de punți utilizate la autobuzele cu podea coborâtă.”*

Secțiunea C.4.9. Punțile, pag. 27: *„C.4.9. Punțile*

*Condiții tehnice: Pentru autobuzele de capacitate medie, tipurile punților față și spate vor fi astfel alese încât autobuzele să fie executate cu*

*planșeu (podea coborâtă) pe toată lungimea, fără trepte pentru călătorii aflați în picioare.”*

După cum se poate observa, prin solicitarea de clarificare, contestatorul încearcă să canalizeze răspunsul autorității contractante spre a confirma că nu admite trepte *„pe toată suprafața autobuzului”*, pe când cerințele caietului de sarcini sunt destul de clare, în sensul că nu se admit trepte *„pe toată suprafața autobuzului disponibilă pentru pasagerii aflați în picioare”*.

Prin cele afirmate la punctul 3.1 al contestației, se încearcă să se inducă în eroare C.N.S.C., afirmând că prin răspunsurile sale, autoritatea contractantă ar aduce atingere interesului public prin faptul că ar permite furnizarea unui autobuz neconform și inferior cu cerințele inițiale ale documentației de atribuire.

În fapt, prin răspunsurile sale, autoritatea contractantă clarifică ceea ce a cerut inițial în caietul de sarcini privind aspectul invocat, nedând curs solicitării contestatorului de a „confirma” ceva care nu a fost impus în forma dorită de acesta, cu scopul de a îngreuna accesul la procedură al altor posibili ofertanți concurenți.

Cerințele inițiale nu sunt modificate prin răspunsurile la clarificări, ci numai explicate și puse în legătură cu altă cerință menționată mai sus în caietul de sarcini, și anume obligativitatea conformării autobuzelor cu prevederile Regulamentului 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, conform capitolului 1.5. Asigurarea conformității cu documentele de standardizare al caietului de sarcini, pag. 8-9: *„Autobuzele electrice vor îndeplini obligatoriu condițiile prevăzute de următoarele Regulamente CEE - ONU (Comisia Economică a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa) și Directive CE-CEE (Comunitatea Economică Europeană) la care România a aderat, respectiv de legislația românească aflată în vigoare, cu toate modificările și completările ulterioare.*

*22 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.”*

Autoritatea contractantă precizează că s-a impus, încă de la început, obligativitatea ca autobuzele ofertate să fie în concordanță cu regulamentele CEE-ONU în ceea ce privește construcția acestora, în vederea omologării spre a circula pe drumurile publice.

Regulamentul R107 (Anexa 4) este cel care impune condițiile privind omologarea vehiculelor din categoria M3, din care fac parte și autobuzele de capacitate medie solicitate, în ceea ce privește construcția generală a acestora, inclusiv în ceea ce privește podeaua. Regulamentul dă o definiție clară autobuzului cu podea coborâtă sau cu planșeu jos (pag. 3), ca fiind: *„acel vehicul din clasele I, II sau A, în care cel puțin 35 % din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare [...] constituie o zonă fără trepte și are acces la cel puțin o ușă de serviciu.”*

Mai mult, contestatorul confundă, în mod voit și cu scopul de a induce în eroare Consiliul, aria totală a planșeului cu suprafața disponibilă pentru pasageri. Același regulament menționat mai sus, arată clar că acestea sunt

noțiuni diferite, conform secțiunii 7.2.2. Suprafața disponibilă pentru pasageri, pag. 27:

*„7.2.2. Suprafața disponibilă pentru pasageri*

*7.2.2.1. Aria suprafeței totale  $S_0$  disponibilă pentru pasageri se calculează scăzând din aria totală a planșeului vehiculului;*

*7.2.2.1.1. aria compartimentului conducătorului auto;*

*7.2.2.1.2. aria treptelor de la uși și aria oricărei alte trepte cu adâncime mai mică de 300 mm, precum și aria parcursă de ușă și de mecanismul acesteia atunci când este pusă în funcțiune;*

*7.2.2.1.3. aria 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 7.7.8.6.5 și 7.7.8.6.4. în cazul vehiculelor din clasa A sau B, această dimensiune se poate reduce până la 1.200 mm;*

*7.2.2.1.4. aria oricărei părți a vehiculului spre care accesul pasagerilor este interzis, conform definițiilor de la punctul 7.9.4;*

*7.2.2.1.5. aria oricărui spațiu rezervat exclusiv pentru transportul mărfurilor sau al bagajelor și la care pasagerii nu au acces;*

*7.2.2.1.6. aria necesară pentru a asigura o zonă de acces liberă la contoarul de serviciu;*

*7.2.2.1.7. aria planșeului ocupată de orice scară, jumătate de scară, scară de comunicare interioară sau suprafața oricărei trepte.”*

Mai mult, suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare este diferită de suprafața totală disponibilă pentru pasageri, așa cum se poate vedea din Regulament, pag. 27-28:

*„7.2.2.2. Aria suprafeței  $S_1$  disponibilă pentru pasagerii în picioare (doar în cazul vehiculelor de clasa A, I și II autorizate pentru transportul pasagerilor în picioare) se calculează scăzând din  $S_0$ :*

*7.2.2.2.1. aria tuturor părților din planșeu în care panta depășește valorile maxime admise stabilite la punctul 7.7.6;*

*7.2.2.2.2. aria tuturor părților la care pasagerii în picioare nu au acces când toate scaunele sunt ocupate, cu excepția scaunelor rabatabile;*

*7.2.2.2.3. aria tuturor părților în care înălțimea liberă deasupra planșeului este mai mică decât înălțimea culoarului central specificată la punctul 7.7.5.1 (mânerele nu se iau în considerare în acest caz);*

*7.2.2.2.4. aria din față 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. aria care corespunde spațiului de 300 mm din față oricărui scaun, cu excepția celor rabatabile, excepție de la această regulă făcând scaunul orientat lateral, caz în care dimensiunea respectivă se poate reduce la 225 mm. În cazul în care amplasarea locurilor este variabilă, suprafața oricărui scaun considerat în uz (a se vedea punctul 7.2.2.4);*

*7.2.2.2.6. orice suprafață care nu este exclusă în temeiul punctelor 7.2.2.1-7.2.2.5 menționate anterior, peste care nu se poate suprapune un dreptunghi de 400 mm \* 500 mm;*

*7.2.2.2.7. la vehiculele din clasa II, aria în care este interzis să se stea în picioare;*

*7.2.2.2.8. la vehiculele cu etaj, orice arie de pe platforma superioară;*

7.2.2.2.9. *suprafața spațiului sau a spațiilor pentru scaune cu rotile, atunci când sunt considerate ocupate de unul sau mai mulți utilizatori de scaune cu rotile (a se vedea punctul 7.2.2.4);*

7.2.2.2.10. *suprafața spațiului sau a spațiilor dedicate exclusiv utilizării scaunului (scaunelor) cu rotile.”*

Așadar, autoritatea contractantă arată că a clarificat, prin răspunsurile sale, la cele 2 întrebări, că înțelege și impune condiții conforme cu Regulamentul de omologare al autobuzului, care este obligatoriu și nu are caracter de recomandare, așa cum total surprinzător susține contestatorul, cu siguranță pentru a induce în eroare C.N.S.C.

De asemenea, se evocă neregulile la care se referă contestatorul cu referire la Avizul conform condiționat asupra răspunsului inițial la clarificări care constau tocmai în faptul că: *„răspunsurile formulate la solicitările/întrebările nr. 2, 3 și 8 nu sunt clare și complete”*. Autoritatea contractantă s-a conformat și a reformulat răspunsul, detaliind prevederile regulamentului, așa cum au fost menționate mai sus.

Introducerea echivocului (*„... ANAP a observat existența unor nereguli ...”*) este iarăși de natură a induce în eroare C.N.S.C.

Referitor la afirmația contestatorului că autoritatea contractantă, prin răspunsul său, a favorizat unii operatori economici, prin „permiterea la ofertare a unor autobuze neconforme cu ceea ce s-a considerat imperios necesar la momentul întocmirii studiilor de oportunitate ce au stat la baza documentației de atribuire”, se prezintă mai jos extras din Studiul de oportunitate menționat, în care se face o singură referire la podeaua autobuzului, pag. 91: *„Caroseria va fi cu podea coborâtă și prevăzută cu rampe pentru accesul persoanelor cu dizabilități și cu un număr minim de 2 uși pentru accesul călătorilor, toate situate pe partea dreaptă, cu câte 2 foi pentru fiecare ușă sau 1 foaie pentru ușa din față (conform Regulamentului nr. 107/2015 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)”*.

După cum se poate observa, s-a impus încă din etapa premergătoare elaborării documentației de atribuire ca podeaua să fie „coborâtă”, sensul dat de regulamentul de omologare: Regulamentul nr. 107/2015 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.

Prin afirmația sa, contestatorul aduce interpretări personale, care nu sunt susținute de documente și fapte reale, cu intenția vădită de a induce în eroare C.N.S.C. și a determina autoritatea contractantă să modifice documentația în sensul dorit de acesta, pentru a elimina în mod nelegal alți ofertanți concurenți.

II. Contestatorul susține, în mod eronat și nejustificat, că autoritatea contractantă, prin răspunsul său, a favorizat anumiți operatori economici sau produse prezentând o podea inferioară cerinței inițiale.

Conform celor arătate mai sus, prin răspunsul său, autoritatea contractantă a clarificat cerințele pe care le-a impus inițial, fără a le modifica în vreun fel, cu atât mai puțin cu intenția de a permite ofertarea unui produs inferior față de cerințele inițiale.

Interesul primordial al autorității contractante este de a obține cel mai bun produs în condițiile tehnice impuse și în limita valorii estimate a achiziției, dar fără a încalca principiile prevăzute în art. 49 din Legea nr. 98/2016, privind tratamentul egal, nediscriminatoriu, precum și maniera de a acționa în mod transparent și proporțional.

În fapt, tocmai în situația în care autoritatea contractantă ar fi „confirmat” ceea ce în mod nelegal solicita contestatorul (care a omis din solicitare sintagma „pentru pasagerii aflați în picioare”) ar fi excedat prevederile regulamentului descris mai sus și ar fi încălcat principiile Legii nr. 98/2016. Intenția autorității contractante a fost de a impune, pentru podeaua autobuzului, respectarea standardului aplicabil și nu unul „superior”, așa cum susține contestatorul, standard care de altfel nici nu există. Contestatorul pretinde, în mod total surprinzător, că știe mai bine decât însăși autoritatea contractantă care a fost intenția acesteia privind podeaua (pag. 7 din contestație): „... stricte pentru podea (iar nu doar minimul de 35% indicat în Regulamentul nr. 107), intenția autorității contractante reflectată în documentația de atribuire fiind de a solicita autobuze de capacitate medie cu podea în varianta total coborâtă pe toată lungimea autobuzului”.

Ori, conform Regulamentului, nici nu este posibil ca podeaua să fie coborâtă „pe toata lungimea autobuzului”, ci numai pe „suprafața disponibilă pasagerilor în picioare”.

O astfel de cerință, conform regulamentului de omologare, nu restricționează de nici un fel accesul persoanelor cu dizabilități, pentru acestea fiind prescrise cerințe separate atât în Regulamentul 107 și în caietului de sarcini, cerințe perfect integrabile cu cerința privind podeaua autobuzului. Afirmările făcute în acest sens de contestator (pag. 7 din contestație) sunt netemeinice și nesusținute de nici un argument logic sau tehnic, fiind numai niște supoziții menite a induce în eroare Consiliul. Referirile la precizările privind achiziția organizată de altă autoritate contractantă, acestea nu fac obiectul analizei de către autoritatea contractantă. Consultând site-ul Curții de Apel București, se constată că s-a dispus reluarea procedurii de la etapa de analiză și verificare a propunerii tehnice a unui ofertant, în ceea ce privește evaluarea cerinței privind „podeaua complet coborâtă”. Acest lucru nu are legătură cu modul în care răspunsul autorității contractante este de natură a clarifica cerințele avute în vedere în documentația inițială de atribuire.

Referitor la „Raportul de expertiză tehnică extrajudiciară”, la care se face referire, concluzia acestuia: „Așadar, atât din punct de vedere tehnic, cât și prin raportare la legislația incidentă se poate stabili că specificația pentru «podea complet (total) coborâtă» din cadrul documentației emise de autoritatea contractantă reprezintă o cerință suplimentară și distinctă față de reglementarea «podelei coborâte» (planșeu jos), definită conform prevederilor pct. 2.1.4 din Regulamentul CEE-ONU nr. 107.

Această cerință implică caracteristici superioare aferente configurării constructive a podelei.” este total irelevantă, pentru că se referă la o „podea complet (total) coborâtă” și nu la „planșeu (podea coborâtă) pe toată lungime, fără trepte pentru călătorii aflați în picioare”.

„C.4.9. Punțile

*Condiții tehnice: Pentru autobuzele de capacitate medie, tipurile punților față și spate vor fi astfel alese încât autobuzele să fie executate cu planșeu (podea coborâtă) pe toată lungimea, fără trepte pentru călătorii aflați în picioare.”*

Referitor la cele invocate de contestator cu privire la soluția Curții de Apel București, este de remarcat că acesta dispune doar obligarea autorității la reluarea procedurii de evaluare de la analiza și verificarea propunerii tehnice a ofertantului ... S.R.L. în ceea ce privește evaluarea cerinței privind podeaua complet coborâtă și nu faptul că „*achiesează la raționamentul Subscrisei conform căruia podeaua oferată de către ofertantul respectiv NU ESTE «podea complet coborâtă» în sensul cerinței documentației de atribuire, ceea ce conduce la concluzia că definiția Regulamentului nr. 107 CEE-ONU este inferioară cerinței podelei complet coborâte*” - așa cum, în mod total subiectiv și de natură a induce în eroare C.N.S.C., susține contestatorul.

III. Contestatorul solicită, în subsidiar, anularea procedurii de atribuire dacă nu se va dispune remedierea documentației de atribuire

Prin această solicitare, contestatorul cere, în mod total nejustificat, anularea procedurii de atribuire, invocând că termenul de depunere este 28.02.2022.

Autoritatea contractantă aduce la cunoștința Consiliului faptul că ofertantul contestator a depus oferta în termenul impus, ceea ce face ca solicitarea sa să devină fără temei.

Totodată, ținând seama de cele expuse la punctele anterioare, se face mențiunea că nu este cazul de remediere a documentației de atribuire, respectiv de anulare a procedurii de atribuire, prin răspunsul formulat de autoritatea contractantă nefiind încălcată nicio prevedere legală.

Concluzionând, ... solicită C.N.S.C. respingerea contestației ... S.R.L. ca netemeinică și nefondată.

Prin adresa nr. 122187/10.03.2022, înregistrată la Consiliu cu nr. 12907/11.03.2022, ... S.R.L. transmite Concluzii Scrise, prin care solicită Consiliului să respingă apărările invocate de autoritatea contractantă în punctul de vedere nr. REEC/576/SI/07.03.2022, având în vedere și următoarele motive:

I. Netemeinicia argumentelor prevăzute în punctul de vedere

În primul rând, fără a mai evoca cele indicate în contestație, se aduce în vedere Consiliului că autoritatea contractantă a înțeles greșit atât solicitările de clarificări, cât și noțiunea de „*podea complet coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare*”.

Prin punctul de vedere, autoritatea contractantă a preluat solicitările de clarificări, apoi a prezentat cerințele inițiale ale caietului de sarcini, Secțiunea B. Descrierea generală constructivă a autobuzelor electrice, pag. 18 și 19, precum și Secțiunea C.4.9 Punțile, pag. 27.

Contrar a ceea ce susține autoritatea contractantă, prin solicitările de clarificări, contestatorul a solicitat tocmai confirmarea că nu se admit trepte pe toată suprafața podelei autobuzului, în sensul suprafeței podelei destinată pasagerilor în picioare, pentru a înlătura orice echivoc, respectiv pentru a nu se ajunge la înțelegerea greșită a acestei noțiuni și declararea drept

conformă a unei oferte care prezintă o podea necorespunzătoare, îndeplinind un standard inferior celui impus prin documentația de atribuire.

Cu titlu de exemplu, contestatorul învederează o serie de proceduri de atribuire, din care exemplifică.

Prin urmare, având în vedere aceste exprimări ce pot fi interpretate în diferite moduri, prin solicitările de clarificări adresate, contestatorul arată că nu a încercat să obțină confirmarea că nu se admit trepte pe toată suprafața constructivă a autobuzului, ci, astfel cum a fost indicat chiar și de autoritatea contractantă în prima cerință, că nu se admit trepte pe toată lungimea autobuzului, respectiv pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare. Autoritatea contractantă însă, în loc să clarifice acest aspect, a modificat în mod evident cerința, în sensul permiterii inclusiv a unei podele coborâte pe o suprafață de 35% din suprafața destinată pasagerilor în picioare.

În al doilea rând, contestatorul precizează că nu a încercat să inducă în eroare Consiliul, ci să demonstreze că, impunând prin Răspunsul consolidat doar standardul minim din Regulamentul nr. 107 CEE-ONU, autoritatea contractantă modifică, prin această schimbare a cerinței documentației de atribuire, calitatea produsului solicitat inițial, de la podea complet coborâtă pe toată suprafața (100%) disponibilă pasagerilor în picioare, la podea coborâtă pe o suprafață cuprinsă între 35% și 99,9% din suprafața disponibilă călătorilor în picioare.

Așadar, în cerințele inițiale din documentația de atribuire, așa cum se poate observa supra, autoritatea contractantă a indicat în mod expres că podeaua trebuie să fie complet coborâtă, ceea ce, cum ea însăși a confirmat prin punctul de vedere, înseamnă că nu se admit trepte pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare.

Prin Răspunsul consolidat însă, așa cum s-a arătat și în contestația depusă, autoritatea contractantă a revenit asupra cerințelor inițiale, modificând cerința inițială și impunând ca autobuzele să îndeplinească doar condițiile prevăzute de Regulamentul nr. 107 CEE-ONU, nu și standardul superior impus chiar de aceasta inițial.

Ceea ce pare că nu a înțeles autoritatea contractantă, este că Regulamentul nr. 107 CEE-ONU impune o cerință minimă obligatorie, de la care se poate deroga (în sens superior bineînțeles). Prin urmare, cerința Regulamentului nr. 107 CEE-ONU este o cerință care prevede un minim obligatoriu, cu caracter de recomandare, în situația în care autoritatea contractantă dorește să impună cerințe superioare. Așadar, autoritatea contractantă nu poate cobori sub minimul de 35% prevăzut în Regulamentul nr. 107 CEE-ONU, dar poate solicita cerințe superioare (respectiv peste 35% suprafața disponibilă pasagerilor în picioare), astfel cum s-a întâmplat inițial și în documentația în discuție.

Astfel, în prezenta procedură de atribuire, autoritatea contractantă, prin documentația de atribuire, a solicitat peste cerința minimă obligatorie din Regulamentul nr. 107 CEE-ONU, și anume, a solicitat expres ca podeaua să fie complet coborâtă, fără trepte pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare, iar, ulterior, prin Răspunsul consolidat, aceasta a modificat cerința, impunând doar respectarea cerințelor din Regulamentul nr. 107 CEE-ONU, permițând astfel la ofertare și autobuze de calitate inferioară,

cu podea coborâtă pe minim 35% din suprafața destinată pasagerilor în picioare, ceea ce nu echivalează cu podea coborâtă pe 100% suprafața destinată pasagerilor în picioare sau podea complet coborâtă sau podea coborâtă pe toată lungimea, fără trepte, pentru calatorii aflați în picioare, astfel cum a solicitat inițial în cerințele documentației citate supra.

Mai mult, autoritatea contractantă se contrazice singură în punctul de vedere, dând în primul rând ca exemplu pentru verificarea îndeplinirii cerinței privind podeaua complet coborâtă, cerințele inițiale în care se menționează că nu se admit trepte pe toată suprafața destinată pasagerilor în picioare, pentru ca mai apoi să argumenteze că trebuie îndeplinită (fiind suficientă) doar cerința din Regulamentul 107 CEE-ONU, *„adică cel puțin 35% din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare (...) constituie o zonă fără trepte și are acces la cel puțin o ușa de serviciu.”*

Prin urmare, cum pot fi luate în considerare aceste argumente contradictorii? Pe de o parte este solicitat ca podeaua să fie complet coborâtă pe toată suprafața disponibilă pasagerilor în picioare, pe de altă parte este indicat că trebuie respectate doar prevederile Regulamentului nr. 107 CEE-ONU și anume, fiind necesar ca doar cel puțin din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare să fie coborâtă.

În cazul în care autoritatea contractantă avea în vedere o altă definiție a podelei complet coborâte, trebuia să menționeze de la început că aceasta reprezintă doar 35% din suprafața disponibilă pasagerilor în picioare sau că această condiție este îndeplinită dacă respectă cerințele Regulamentului nr. 107 CEE-ONU, fără să fi fost necesar să impună și un standard ridicat prin sintagma *„complet coborâtă, fără trepte pe toată suprafața destinată pasagerilor în picioare”* sau *„cu planșeu (podea coborâtă) pe toată lungimea, fără trepte pentru calatorii aflați în picioare”*.

În al treilea rând, contestatorul solicită Consiliului să rețină că nu a încercat să diminueze în vreun fel importanța reglementărilor din Regulamentul nr. 107 CEE-ONU, ci să se asigure că atât acesta, cât și ceilalți operatori și inclusiv autoritatea contractantă, au înțeles ceea ce se cere în prezenta procedură. Evident că Regulamentul nr. 107 CEE-ONU este obligatoriu și nu are caracter de recomandare per se, contestatorul explicând în mod clar că doar cerința minimă de 35% are caracter de recomandare, în sensul că rămâne la latitudinea autorității contractante să decidă dacă dorește un standard superior (standardul Regulamentului fiind cel al unei podele coborâte, iar nu complet coborâte), acesta putând oscila de la minimul de 35% la 100%, astfel cum a și făcut inițial.

Raportat la mențiunile despre aria totală a planșeului sau aria treptelor, se aduce în vederea Consiliului că acestea nu sunt elocvente pentru ceea ce s-a solicitat prin clarificarea la documentația de atribuire și ulterior, prin contestația depusă, singurele cifre la care este necesar să se raporteze fiind procentul privind podeaua coborâtă din suprafața disponibilă pasagerilor în picioare - 100% sau *„complet coborâtă”*, astfel cum a fost solicitat inițial, sau de cel puțin 35% (dar evident sub 100%) astfel cum a fost modificată cerința prin Răspunsul consolidat.

În mod clar, lăsarea la latitudinea operatorilor economici a unei astfel de marje, de a oferta autobuze cu podea coborâtă pe o suprafața cuprinsă între 35% și 99,9% din suprafața disponibilă pasagerilor în picioare, conduce

la ofertarea unor autobuze de o calitate inferioară față de ceea ce se înțelege prin podea complet coborâtă, în proporție de 100%, fără trepte pe toată suprafața disponibilă pasagerilor în picioare.

Cu o astfel de cerință, astfel cum a fost modificată prin Răspunsul consolidat, autoritatea contractantă se va putea confrunta în procesul evaluării, cu niște oferte neconforme, neclare, predispuse unor contestații ulterioare și/sau plângeri, dat fiind că cerința nu a fost înțeleasă pe deplin de ofertanți înainte de momentul depunerii ofertelor.

În al patrulea rând, în ce privește referirea la avizul A.N.A.P., contestatorul precizează că nu a încercat în niciun fel să inducă în eroare Consiliul, ci doar a indicat că A.N.A.P. a dat un aviz conform condiționat prin care s-a pronunțat asupra existenței unor nereguli în cadrul Răspunsului consolidat și a solicitat autorității contractante remedierea acestor nereguli (inclusiv în modul de formulare a răspunsurilor la cele două întrebări - nr. 3 și nr. 8 care vizau răspunsul de clarificare asupra cerinței privind podeaua complet coborâtă). Conform Ordonanței de urgență nr. 98/2017 privind funcția de control ex ante al procesului de atribuire a contractelor/acordurilor-cadru de achiziție publică, a contractelor/acordurilor-cadru sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, A.N.A.P. nu se pronunță pe fond/aspectele tehnice solicitate, ci pe aspecte de calitate și regularitate, afirmațiile autorității contractante din punctul de vedere fiind astfel lipsite de sens.

În al cincilea rând, contestatorul reiterează faptul că, prin Răspunsul consolidat, se favorizează ofertarea unor produse neconforme cu documentația de atribuire inițială, fapt contrar principiilor privind procedurile de achiziții publice.

... S.R.L. menționează că nu a întemeiat cele susținute în contestație pe supoziții sau afirmații neargumentate, ci inclusiv a demonstrat că, din cauza neînțelegerilor dintr-o procedură similară recentă, Curtea de Apel București a analizat sintagma „podea complet coborâtă” în raport de interpretări asemănătoare celor ale ..., dând dreptate contestatorului.

În ce privește dosarul de la Curtea de Apel București invocat în contestație, se aduce în vederea Consiliului că, în acest caz, interpretarea sa s-a bazat tot pe cerințele inițiale ale caietului de sarcini din respectiva procedură.

Cu privire la aceste referiri în alte proceduri, contestatorul a adus, cu titlu de exemplu Consiliului, cerințele altor autorități contractante, dat fiind că pe aceleași chestiuni au existat dispute, fiind în interesul tuturor, dar mai ales al autorității contractante să nu se mai tergiverseze procedura prin contestații/plângeri ulterioare și să se clarifice dintr-o fază incipientă cerințele de conformitate ale produselor solicitate.

În final, contestatorul aduce în vederea Consiliului faptul că anularea procedurii de atribuire se poate cere oricând pe parcursul derulării acesteia, inclusiv după termenul de depunere a ofertelor, iar faptul că acesta a depus oferta în termenul impus, nu face ca cererea să „devină fără temeii” sau să rămână lipsită de obiect. În cazul în care nu se poate remedia documentația de atribuire, Consiliul poate dispune anularea procedurii de atribuire, astfel cum este prevăzut la art. 26 alin. (2) pct. c) și alin. (7) din Legea nr. 101/2016, pe care le citează.

Luând în considerare toate cele de mai sus, dar și toate argumentele detaliate pe larg în cuprinsul contestației, ... S.R.L. solicită Consiliului să oblige autoritatea contractantă la remedierea Răspunsului consolidat și la eliminarea referințelor cu privire la faptul că podeaua complet coborâtă s-ar interpreta conform definiției Regulamentului nr. 107 CEE-ONU.

Pentru toate argumentele învederate anterior, ... S.R.L. solicită C.N.S.C. admiterea contestației sale, astfel cum a fost formulată și motivată.

Prin adresa fără număr de înregistrare la emitent și nedată, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 12875/11.03.2022, ... S.R.L., a formulat cerere de intervenție voluntară, prin care solicită încuviințarea în principiu a cererii de intervenție ca cerere de intervenție accesorie, în sprijinul autorității contractante și respingerea contestației ... S.R.L. ca neîntemeiată, pentru următoarele motive:

La data de 14.01.2022, autoritatea contractantă a publicat anunțul de participare nr. ... cu denumirea „Achiziție autobuze electrice și stații de încărcare în cadrul proiectului «Sistem integrat de transport durabil în municipiul ...cod SMIS 130544»” pentru cumpărarea unui număr de 2 autobuze electrice de capacitate mică, 10 autobuze electrice de capacitate medie, 12 stații de încărcare lentă și 12 stații de încărcare rapidă, cu o valoare estimată de 26.043.117,36 lei.

La data de 17.02.2022, autoritatea contractantă a publicat în SEAP răspunsul consolidat la solicitările de clarificări ale operatorilor economici interesați.

Împotriva acestui act al achizitorului a formulat contestație ... S.R.L., criticând faptul că prin răspunsul consolidat se modifică cerința din caietul de sarcini privind podeaua complet coborâtă.

B. Admisibilitatea în principiu a cererii de intervenție

Intervenientul evocă prevederile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016 și arată că are calitatea de operator economic interesat să participe la procedura de atribuire și justifică un interes legitim în a apăra legalitatea actelor autorității contractante, derivat din dreptul propriu de a depune ofertă în condiții nediscriminatorii și cu respectarea principiilor liberei concurențe și legalității, în vederea obținerii contractului.

Prin contestație, se susține că prin răspunsul consolidat a fost modificată cerința privind podeaua complet coborâtă, în sensul că, spre deosebire de varianta inițială, prin care nu erau permise trepte pe întreaga suprafața podelei, în prezent zona fără trepte este reprezentată de cel puțin 35% din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare;

- cerința modificată:-a) ar favoriza ofertarea de către operatori economici care vor putea furniza un produs neconform și inferior în raport de cerința inițială a documentației de atribuire; b) nu este în avantajul călătorilor; c) este identică cu dispozițiile Regulamentului CEE-ONU nr. 107 și este inferioară podelei complet coborâte, aceste aspecte fiind nefondate, în aprecierea intervenientului.

Pe de o parte, clarificarea transmisă de către autoritatea contractantă reprezintă o informare clară, completă și precisă, conform dispozițiilor art. 154 din Legea nr. 98/2016.

Făcând trimitere la prevederile Regulamentului CEE-ONU nr. 107 referitoare la dispozițiile uniforme privind omologarea vehiculelor din

categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora, achizitorul înlătură orice nelămuriri și evită să provoace dezbateri contradictorii cu privire la înțelesul noțiunii nereglementate de „podea complet coborâtă”.

Utilizarea definiției prevăzute de Regulament, cu un conținut mai puțin restrictiv decât cerința inițială formulată de autoritatea contractantă, este abordare laudabilă și bine-venită a achizitorului. Spre deosebire de alte situații, în care documentațiile de atribuire sunt redactate folosind sintagma „podea complet coborâtă”, fără ca aceasta să fie definită de către legislația aplicabilă și nici de către caietul de sarcini, în situația de față, ofertanții dispun de o trimitere clară și neechivocă la prevederile legale incidente, care sunt cu atât mai relevante cu cât unul dintre documentele ofertelor trebuie să fie certificatul de omologare de tip (emis de Registrul Auto Român sau de autoritățile competente dintr-un stat membru al Uniunii Europene).

Procedând astfel, ... ..încurajează în mod evident o participare cât mai largă a operatorilor economici care își desfășoară activitatea pe piața autobuzelor electrice.

Pe de altă parte, principiile dreptului comunitar încurajează reglementarea unor prevederi ale documentației de atribuire, care să fie cât mai puțin restrictive.

Prin contrast față de dispozițiile de bază ale Regulamentului, cerința inițială limita participarea la licitație a operatorilor economici care, deși dețin omologarea de tip conform normativelor comunitare, nu ar putea furniza produse care să se încadreze în specificațiile mult mai restrictive impuse înainte de modificarea realizată prin răspunsul consolidat la solicitările de clarificare.

În jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene s-a statuat în mod constant că autoritățile contractante sunt obligate să respecte principiul liberei concurențe, care reprezintă unul dintre pilonii fundamentali în materia achizițiilor publice.

Curtea recunoaște expres că unul dintre obiectivele derulării procedurilor de atribuire constă în deschiderea concurenței între operatorii economici. În acest sens, intervenientul redă, cu titlu exemplu, următoarele extrase relevante din jurisprudența CJUE: Hotărârea din 19 mai 2009, Assitur, C-538/07, nepublicată încă în Repertoriu, punctul 26, Cauza C-305/08, Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Scienze del Mare (CoNISMa) împotriva Regione Marche, Hotărârea din 21 februarie 2008, Comisia/Italia, C-412/04, Rep., p. I-619, punctul 2, cauza C-538/07, Assitur S.R.L. împotriva Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Milano.

De o importanță deosebită este hotărârea pronunțată de CJUE în cauza C-796/18, Cauza C-796/18, Informatikgesellschaft für Software-Entwicklung (ISE) mbH împotriva Stadt Köln.

Totodată, intervenientul evocă prevederile art. 50 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 și art. 1 alin. (2) din HG nr. 395/2016.

În acest context normativ, rezultă cu evidență că cerința privind podeaua autobuzelor, astfel cum a fost modificată prin răspunsul consolidat la solicitările de clarificare: nu presupune restrângerea artificială a concurenței, ci dimpotrivă, încurajează participarea a cât mai multor

operatori economici; nu dezavantajează călătorii, neputând fi validat un raționament precum cel pretins de contestator, conform căruia dispozițiile Regulamentului de omologare ar contraveni interesului public; și nu presupune ofertarea unor produse inferioare, întrucât existența unor trepte de acces la rândurile de scaune nu influențează performanțele autobuzelor respective.

Or, având în vedere că autoritatea contractantă nu poate fi obligată să modifice prevederile documentației de atribuire decât atunci când sunt încălcate prevederile legale aplicabile (cum ar fi situația în care s-ar proba că cerințele impuse restrâng în mod artificial concurența) și întrucât contestatorul nu prezintă argumente care să tindă la demonstrarea unei nelegalități a cerinței privind podeaua autobuzelor, ci doar își exprimă nemulțumirea cu privire la faptul că se permite o concurență mai largă, caracterul neîntemeiat al contestației fiind evident.

Nu în ultimul rând, contrar afirmațiilor contestatorului, prin decizia pronunțată în dosarul nr. 8323/2/2021, Curtea de Apel București a dispus reevaluarea ofertei declarate câștigătoare sub aspectul cerinței privind podeaua complet coborâtă, dar din dispozitivul hotărârii (care nu a fost redactată până în prezent), nu rezultă care ar fi limitele reevaluării. Prin urmare, nu este adevărat că instanța de judecată ar fi achiesat la raționamentul contestatorului, conform căruia podeaua ofertată de ofertantul respectiv nu ar fi complet coborâtă.

Concluzionând, ... S.R.L. solicită C.N.S.C. respingerea contestației ... S.R.L. ca neîntemeiată.

Prin adresa nr. 122317/25.03.2022, înregistrată la Consiliu cu nr. 15718/25.03.2022, ... S.R.L. transmite Concluzii Scrise, prin care solicită respingerea apărărilor invocate de intervenientul ... S.R.L., având în vedere și următoarele motive:

Contestatorul arată că aceste concluzii scrise au la bază argumentele sale ca răspuns la cererea de intervenție formulată de ... S.R.L. la data de 16.03.2022, în sensul și susținerea celor expuse inclusiv în cadrul contestației sale.

În primul rând, contestatorul supune atenției Consiliului faptul că, susținerile prezentate de către ... S.R.L. în cererea de intervenție, au fost formulate, în oglindă, inclusiv în dosarul nr. 8323/2/2021 soluționat definitiv de către Curtea de Apel București.

Dat fiind faptul că C.N.S.C. (prin Decizia nr. 2768/C6/2837 din 15.12.2021) achiesase la interpretarea eronată a ... S.R.L. - identică cu cea redată în cadrul cererii de intervenție, contestatorul arată că a formulat plângere la Curtea de Apel. Or, în soluționarea plângerii împotriva deciziei C.N.S.C. cu privire la, *inter alia*, și acestui aspect, prin admiterea și dispunerea reevaluării ofertei declarate câștigătoare (a ... S.R.L.) sub aspectul cerinței privind podeaua complet coborâtă, este evident că în accețiunea instanței, podeaua (în sensul explicat de către ... S.R.L.) nu îndeplinește cerința minimă a caietului de sarcini din procedura organizată în cazul respectiv.

În continuare, contestatorul face precizarea că, până la data formulării concluziilor scrise, nu i-a fost comunicată încă motivarea hotărârii instanței, putând depune, în dovedirea celor susținute în acest dosar: Certificatul de

grefă, extras din opinia C.N.S.C. criticată de acesta la Curtea de Apel și extras din apărarea ... S.R.L. din dosarul de instanță (anexate).

În al doilea rând, contestatorul învederează C.N.S.C. faptul că, în ce privește exemplul recent furnizat în concluziile scrise depuse la data de 11.03.2022, al procedurii curente (aflată în derulare) 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” organizată de Comuna Mogoșoaia, conform anunțului de participare nr. CN1037048/21.11.2021, Consiliul a respins contestația ... S.R.L. prin Decizia nr. 522/C8/262 din 10.03.2022, publicată în SEAP la data de 17.03.2022 (în extras, în anexă).

În consecință, remedierea dispusă de autoritatea contractantă - Comuna Mogoșoaia, care, așa cum s-a indicat în concluziile scrise depuse la data de 11.03.2022, a refuzat să definească podeaua complet coborâtă în sensul minim al Regulamentului 107 CEE-ONU, s-a definitivat în sensul cerinței remediate în documentul „Masuri de remediere”, adoptat la data de 07.02.2022: „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»”.*

Luând în considerare cele de mai sus și argumentele detaliate pe larg în cuprinsul contestației și concluziilor scrise depuse în data de 11.03.2022, ... S.R.L. solicită C.N.S.C. să oblige autoritatea contractantă la remedierea răspunsului consolidat și la eliminarea referințelor cu privire la faptul că podeaua complet coborâtă s-ar interpreta în sensul minim al definiției Regulamentului nr. 107 CEE-ONU.

Pentru argumentele de mai sus, ... S.R.L. solicită C.N.S.C. să dispună admiterea contestației sale, astfel cum a fost formulată și motivată.

**Din înscrisurile aflate la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarea situație de fapt:**

În calitate de autoritate contractantă, ... a inițiat o procedură de licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Achiziție autobuze electrice și stații de încărcare în cadrul proiectului «Sistem integrat de transport durabil în municipiul ...cod SMIS 130544»”, cod CPV 34144910-0 Autobuze electrice (Rev.2), prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. ...

Conform anunțului de participare și a documentației de atribuire, criteriul de atribuire este „cel mai bun raport calitate-preț”, iar valoarea estimată a contractului de furnizare este de 26.043.117,36 lei fără TVA.

Consiliul are în vedere că după depunerea contestației de către ... S.R.L., s-a formulat cerere de intervenție voluntară de către ... S.R.L., prin care a solicitat încuviințarea, în principiu, a cererii de intervenție ca cerere de intervenție accesorie, în sprijinul autorității contractante și respingerea contestației ca neîntemeiată.

Cu privire la admiterea în principiu a cererii de intervenție formulată de ... S.R.L., având în vedere faptul că interesul acestui ofertant, este evident, urmărind derularea în mod legal a procedurii de atribuire și solicitând menținerea prevederilor din documentația de atribuire, astfel cum aceasta a fost clarificată de achizitoare, Consiliul o va admite în principiu și o califică drept cerere de intervenție în interesul autorității contractante, în conformitate cu prevederile art. 61 alin. (3) din Codul de Procedură Civilă.

Procedând la analiza cauzei, Consiliul constată că aceasta vizează modalitatea în care achizitoarea ... a răspuns unor solicitări de clarificări ce au fost adresate vizavi de conținutul documentației de atribuire, și anume în referire la răspunsul consolidat privind solicitările de clarificări nr. REEC/552/S1/17.02.2022, motivele fiind expuse pe larg în considerentele deciziei.

Analizând aspectele în divergență prin raportare la prevederile legale în materia achizițiilor publice, ținând seama de documentele aflate la dosarul cauzei, inclusiv de cele din dosarul achiziției publice, precum și de susținerile părților, Consiliul constată netemeinicia criticilor aduse de către contestatorul ... S.R.L., motiv pentru care respinge contestația, ca nefondată.

În stabilirea acestei finalități, Consiliul nu va relua susținerile părților având în vedere că acestea se regăsesc în considerentele deciziei, ci va puncta doar faptul că, raportat la motivele invocate de contestator vizavi de nelegalitatea răspunsului consolidat la solicitările de clarificări nr. REEC/552/S1/17.02.2022, datorată mai multor aspecte detaliate de către ... S.R.L. în contestație, susținerile acestuia sunt neîntemeiate, Consiliul urmând a menține actul administrativ menționat anterior.

În acest sens, Consiliul are în vedere faptul că, în derularea procedurii de atribuire, achizitoarea a aplicat riguros prevederile 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”*, precum și pe cele ale art. 160 alin. (1) și (2) din Legea nr. 98/2016, coroborate cu cele analoage ale art. 103 alin. (1) și (2) din normele metodologice aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 395/2016, care prescriu că orice operator economic interesat are dreptul de a solicita clarificări sau informații suplimentare în legătură cu documentația de atribuire, iar autoritatea contractantă are obligația de a răspunde în mod clar și complet, cât mai repede posibil, la orice solicitare de clarificări sau informații suplimentare, în speță constatându-se că ... a răspuns în mod clar, complet și fără ambiguități.

În soluționare, Consiliul are în vedere că, *în esență*, criticile aduse de contestator se referă la *presupusa modificare* de către achizitoare, prin răspunsul la clarificări menționat anterior, a cerinței din documentația de atribuire conform căreia „*Caroseria autobuzelor de capacitate medie va avea podeaua complet coborâtă. Pentru acestea, nu se admit trepte pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare.*”

Din conținutul cerinței redată anterior reiese că, legat de *podeaua complet coborâtă*, achizitoarea a specificat că *nu se admit trepte pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare*, așadar prima parte a cerinței nu poate fi scoasă din context, cum eronat procedează contestatorul.

Astfel, Consiliul nu poate lua în considerare modalitatea în care contestatorul interpretează cerința, în sensul că aceasta s-ar referi la neadmiterea de trepte „*pe toată suprafața autobuzului*”, în condițiile în care se constată că cerințele din caietul de sarcini sunt clare și precise în acest sens, fiind fără dubiu că achizitoare a stabilit că nu se admit trepte „*pe toată suprafața autobuzului disponibilă pentru pasagerii aflați în picioare*”.

Raportat la precizarea anterioară, Consiliul constată că prin răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. REEC/552/S1/17.02.2022, achizitoarea a clarificat înțelesul cerinței în discuție, răspunsul acesteia fiind următorul:

„Întrebare:

3. Având în vedere capitolul B. Descrierea generală constructivă a autobuzelor electrice din Caietul de sarcini unde se menționează: «Caroseria autobuzelor de capacitate medie va avea podeaua complet coborâtă», vă solicităm să confirmați că nu se admit trepte pe toată suprafața podelei autobuzului.

Răspuns:

Se impune ca autobuzele de capacitate medie să fie cu podeaua coborâtă în sensul de a fi «vehicul cu planșeu jos», conform definiției din Regulamentul nr. 107 al Comisiei Europene 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, document de standardizare cu care autobuzele trebuie să fie conforme, în acord cu cerințele Caietului de sarcini. Se admit trepte pe suprafața podelei autobuzului, astfel încât cel puțin 35% din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare să constituie zonă fără trepte și cu acces la cel puțin o ușa de serviciu.”

Așadar, se constată că, în fapt, autoritatea contractantă a precizat înțelesul cerinței legată de *podeaua complet coborâtă*, ținând seama că și inițial în documentația de atribuire aceasta a precizat că nu se admit trepte pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare.

Acest înțeles al cerinței reiese fără dubiu și din alte informații existente în conținutul documentației de atribuire, caietul de sarcini, respectiv Secțiunea B. DESCRIEREA GENERALĂ CONSTRUCTIVĂ A AUTOBUZELOR ELECTRICE „Puntea față (directoare) va fi de tip rigid sau de tip semiaxe independente, iar puntea spate (motoare) va fi compactă, cu coroană și pinion de atac cu dantură hipoidă. Se vor prezenta soluții de punți utilizate la autobuzele cu podea coborâtă.”(pagina 19), Secțiunea C.4.9. Punțile, „C.4.9. Punțile Condiții tehnice: Pentru autobuzele de capacitate medie, tipurile punților față și spate vor fi astfel alese încât autobuzele să fie executate cu planșeu (podea coborâtă) pe toată lungimea, fără trepte pentru călătorii aflați în picioare.”(pagina 27), „Condiții tehnice: Pentru autobuzele de capacitate medie, tipurile punților față și spate vor fi astfel alese încât autobuzele să fie executate cu planșeu (podea coborâtă) pe toată

*lungimea, fără trepte pentru calatorii aflați în picioare.”(pagina 25), „Podeaua autobuzelor electrice va fi realizată în varianta coborâtă. Nu se admit trepte pe toata suprafața disponibilă pentru calatorii în picioare. Autobuzele electrice vor fi prevăzute la ușa a doua cu o rampă care va facilita accesul persoanelor ce se deplasează cu cărucior rulant sau cu cărucior pentru copii. Rampa pentru urcarea persoanelor cu mobilitate redusă se preferă a avea un mecanism simplu și fiabil ușor și rapid de manevrat. Podeaua autobuzelor electrice se va executa din materiale hidrofuge, ignifuge, cu proprietăți fonoabsorbante și izolate termic.”(pag. 82 (pct. 31).*

Or, ținând seama de prevederile inițiale ale documentației de atribuire în ceea ce privește aspectul aflat în analiză, Consiliul determină că prin răspunsul furnizat, autoritatea contractantă a clarificat cerința din caietul de sarcini, nefiind vorba despre o modificare a acesteia, cum eronat susține contestatorul, ci o clarificare vizavi de prevederile Regulamentului 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, unde la capitolul 1.5. *Asigurarea conformității cu documentele de standardizare al caietului de sarcini*, la paginile 8-9 se prevede că „Autobuzele electrice vor îndeplini obligatoriu condițiile prevăzute de următoarele Regulamente CEE - ONU (Comisia Economică a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa) și Directive CE-CEE (Comunitatea Economică Europeană) la care România a aderat, respectiv de legislația românească aflată în vigoare, cu toate modificările și completările ulterioare.

*22 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.”*

De asemenea, prezintă relevanță în cauză prevederile Regulamentului R107 (Anexa 4), menționat de achizitoare în documentația de atribuire, unde sunt prevăzute condițiile privind omologarea vehiculelor din categoria M3, din care fac parte și autobuzele de capacitate medie solicitate prin prezenta achiziție publică, în ceea ce privește construcția generală a acestora, inclusiv în ceea ce privește podeaua, definind autobuzul cu podea coborâtă sau cu planșeu jos, ca fiind „*acel vehicul din clasele I, II sau A, în care cel puțin 35 % din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare [...] constituie o zonă fără trepte și are acces la cel puțin o ușă de serviciu.*”

Raportat la această prevedere din Regulamentul R107 și la conținutul răspunsului consolidat, redat anterior în considerente, Consiliul determină că achizitoarea a clarificat cerința inițială din documentație, prin indicarea concretă a procentului de cel puțin 35% din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare.

Într-o atare situație, Consiliul nu poate lua în considerare susținerile contestatorului conform cărora „*Prin această clarificare, în loc să se clarifice înțelegerea documentației de atribuire (dat fiind faptul că cerința podelei a fost explicată în mai multe secțiuni din caietul de sarcini), autoritatea contractantă vine și modifică cerința, permițând ofertarea unei podele de natură să favorizeze operatorii economici care dețin un astfel de produs inferior, cu o podea coborâtă nu pe toată lungimea, ci pe o suprafața de 35% din suprafața disponibilă a pasagerilor în picioare. Or, o astfel de modificare este nelegală, modificând nepermis documentația de atribuire și aducând atingere evidentă interesului public.*”

Un argument în plus în susținerea legalității răspunsului furnizat de achizitoare este avut în vedere de către Consiliu prin raportare la prevederile

Regulamentului nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU), unde sunt definite noțiunile „aria totală a planșeului” și „suprafața disponibilă pentru pasageri”, și anume:

Secțiunea 7.2.2. „Suprafața disponibilă pentru pasageri” (pagina 27)

„7.2.2. Suprafața disponibilă pentru pasageri

7.2.2.1. Aria suprafeței totale  $S_0$  disponibilă pentru pasageri se calculează scăzând din aria totală a planșeului vehiculului;

7.2.2.1.1. aria compartimentului conducătorului auto;

7.2.2.1.2. aria treptelor de la uși și aria oricărei alte trepte cu adâncime mai mică de 300 mm, precum și aria parcursă de ușă și de mecanismul acesteia atunci când este pusă în funcțiune;

7.2.2.1.3. aria 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 7.7.8.6.5 și 7.7.8.6.4. în cazul vehiculelor din clasa A sau B, această dimensiune se poate reduce până la 1.200 mm;

7.2.2.1.4. aria oricărei părți a vehiculului spre care accesul pasagerilor este interzis, conform definițiilor de la punctul 7.9.4;

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

7.2.2.1.6. aria necesară pentru a asigura o zonă de acces liberă la contoarul de serviciu;

7.2.2.1.7. aria planșeului ocupată de orice scară, jumătate de scară, scară de comunicare interioară sau suprafața oricărei trepte.”

Mai mult, suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare este diferită de suprafața totală disponibilă pentru pasageri, aspect ce reiese din Regulament (pagina 27-28), unde se prevede că:

„7.2.2.2. Aria suprafeței  $S_1$  disponibilă pentru pasagerii în picioare (doar în cazul vehiculelor de clasa A, I și II autorizate pentru transportul pasagerilor în picioare) se calculează scăzând din  $S_0$ :

7.2.2.2.1. aria tuturor părților din planșeu în care panta depășește valorile maxime admise stabilite la punctul 7.7.6;

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

7.2.2.2.3. aria tuturor părților în care înălțimea liberă deasupra planșeului este mai mică decât înălțimea culoarului central specificată la punctul 7.7.5.1 (mânerele nu se iau în considerare în acest caz);

7.2.2.2.4. aria din față 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. aria care corespunde spațiului de 300 mm din față oricărui scaun, cu excepția celor rabatabile, excepție de la această regulă făcând scaunul orientat lateral, caz în care dimensiunea respectivă se poate reduce la 225 mm. În cazul în care amplasarea locurilor este variabilă, suprafața oricărui scaun considerat în uz (a se vedea punctul 7.2.2.4);

7.2.2.2.6. orice suprafață care nu este exclusă în temeiul punctelor 7.2.2.1-7.2.2.5 menționate anterior, peste care nu se poate suprapune un dreptunghi de 400 mm \* 500 mm;

7.2.2.2.7. la vehiculele din clasa II, aria în care este interzis să se stea în picioare;

7.2.2.2.8. la vehiculele cu etaj, orice arie de pe platforma superioară;

7.2.2.2.9. suprafața spațiului sau a spațiilor pentru scaune cu roțile, atunci când sunt considerate ocupate de unul sau mai mulți utilizatori de scaune cu roțile (a se vedea punctul 7.2.2.4);

7.2.2.2.10. suprafața spațiului sau a spațiilor dedicate exclusiv utilizării scaunului (scaunelor) cu roțile."

Așadar, reiese că, prin răspunsurile sale, la cele 2 întrebări, achizitoarea a lămurit înțelesul cerinței prin raportare la Regulamentul de omologare al autobuzului.

Concludente în acest sens sunt și susținerile intervenientului ... S.R.L. conform cărora „Utilizarea definiției prevăzute de Regulament, cu un conținut mai puțin restrictiv decât cerința inițială formulată de autoritatea contractantă, este abordare laudabilă și bine-venită a achizitorului. Spre deosebire de alte situații, în care documentațiile de atribuire sunt redactate folosind sintagma „podea complet coborâtă”, fără ca aceasta să fie definită de către legislația aplicabilă și nici de către caietul de sarcini, în situația de față, ofertanții dispun de o trimitere clară și neechivocă la prevederile legale incidente, care sunt cu atât mai relevante cu cât unul dintre documentele ofertelor trebuie să fie certificatul de omologare de tip (emis de Registrul Auto Român sau de autoritățile competente dintr-un stat membru al Uniunii Europene).

Procedând astfel, MUNICIPIUL ...încurajează în mod evident o participare cât mai largă a operatorilor economici care își desfășoară activitatea pe piața autobuzelor electrice.

Pe de altă parte, principiile dreptului comunitar încurajează reglementarea unor prevederi ale documentației de atribuire, care să fie cât mai puțin restrictive."

Într-o atare situație, constatându-se că, prin răspunsul consolidat în analiză, nu se poate reține temeinicia susținerilor contestatorului vizavi de pretinsa favorizare a unor operatori economici care dețin produse inferioare, cum nesusținut arată contestatorul, acesta neprobând cele afirmate, Consiliul respinge criticile aduse de către ... S.R.L., ca nefondate, menținând răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. REEC/552/S1/17.02.2022 și, în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, respinge contestația formulată de către ... S.R.L., în contradictoriu cu ..., ca nefondată.

Pe cale de consecință, dată fiind soluția pronunțată pe fondul cauzei, Consiliul admite cererea de intervenție voluntară formulată de către ... S.R.L., cu privire la contestația formulată de către ... S.R.L.

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

### **CONSILIUL DECIDE:**

Respinge contestația formulată de către ... S.R.L., cu sediul în ..., reprezentată convențional prin ..., cu adresa de comunicare a actelor de procedură în ..., în contradictoriu cu ..., cu sediul în ..., ca nefondată.

Admite cererea de intervenție voluntară formulată de către ... S.R.L., cu sediul în ..., reprezentată convențional de ..., cu sediul pentru comunicarea actelor de procedură în ..., cu privire la contestația formulată de către ... S.R.L.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți.

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 în 5 (cinci) exemplare originale, conține 26 (douăzecișisase) pagini