

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 nr. 710/13.11.2023, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. .../..., înaintată de ... SRL, cu sediul în ..., înmatriculată în Registrul Comerțului sub nr. ..., CUI ..., reprezentată legal prin administrator ..., formulată împotriva documentației de atribuire (caiet de sarcini și termen limită pentru depunerea ofertelor) emise de ..., cu sediul în ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii licitație deschisă, organizată online, în vederea atribuirii unui contract având ca obiect *ACHIZIȚIE PUBLICĂ DE AUTOBUZE ELECTRICE CU STAȚII DE ÎNCĂRCARE ÎN CADRUL PROIECTULUI PNRR „DOTAREA CU VEHICULE NEPOLUANTE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC ÎN ... – ETAPA 2”*, ce a fost inițiată prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. .../..., s-au solicitat:

„• Modificarea parțială a documentației de atribuire, respectiv a cerințelor tehnice ale Caietului de Sarcini care au ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici, respectiv:

- 3.1 Cerința prevăzută la pct. C.4.11 din Caietul de sarcini privind obligația ca suspensia punții față să conțină 4 perne de aer și 4 amortizoare hidraulice cu dublu efect, cu limitator de cursă;

- 3.2 Cerința prevăzută în Anexa 1. TEHNICĂ PENTRU AUTOBUZELE ELECTRICE, STAȚIILE DE ÎNCĂRCARE LENTĂ ȘI STAȚIILE DE ÎNCĂRCARE RAPIDĂ din Caietul de sarcini privind obligația ca tensiunea de ieșire din sistemul de încărcare stații lente/rapide să fie în curent continuu (Vcc);

- 3.3 Cerința prevăzută la pct. C.4.1 din Caietul de sarcini privind puterea unității de tracțiune;

- 3.4 Cerința prevăzută pct. C.4.1 din Caietul de sarcini privind tipul sincron al motorului electric;

- 3.5 Cerința prevăzută în pct. C.4.19 din Caietul de sarcini privind tipul parbrizului din 2 bucăți individuale, precum și factorul de evaluare P5-Tip parbriz;

- Decalarea termenului de depunere ofertă cu cel puțin 15 zile lucrătoare mai mult decât cel stabilit inițial pentru a putea corela complexitatea contractului de achiziții publice cu volumul mare de documente tehnice care trebuie prezentate și traduse în limba română până la data limita de depunere ofertă”.*

În luarea deciziei, **CONSILIUL, legal investit, a avut în vedere următoarele:**

... SRL formulează contestația nr. 710/13.11.2023, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. .../..., împotriva documentației de atribuire (caiet de sarcini și termen limită pentru depunerea ofertelor) emise de ..., solicitând cele redată în partea introductivă.

1. Preliminar, contestatorul prezintă procedura de atribuire în cauză, ocazie cu care afirmă că aceasta a fost organizată în condiții de nelegalitate, similare cu cele din procedura inițiată prin anunț .../... (cu termen limită de depunere a ofertelor 20.11.2023), de către aceeași autoritate contractantă.

2. Prin raportare la valoarea procedurii de atribuire și la prevederile art. 7 alin. (1¹) din Legea nr. 98/2016, subliniază că a formulat în termen contestația.

3. Prevalându-se de dispozițiile art. 49 alin. (1), art. 50 alin. (1) și (2), art. 155 alin. (6) și art. 189 alin. (1)-(3) din Legea nr. 98/2016, susține că cerințele documentației de atribuire încalcă principiile tratamentului egal și îngreșesc accesul prin restrângerea nepermisă a concurenței. Cu privire la necesitatea asigurării unei participări cât mai extinse a ofertanților, invocă jurisprudența C.N.S.C..

3.1. Astfel, cu privire la cerința prevăzută la pct. C.4.11 din caietul de sarcini referitoare la obligația ca suspensia punții față să conțină 4 perne de aer și 4 amortizoare hidraulice cu dublu efect, cu limitator de cursă, redă cele solicitate de către autoritatea contractantă, anume: „*Suspensia față: - va conține 4 perne de aer; - va conține 4 amortizoare hidraulice cu dublu efect, cu limitator de cursă*” și „*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 (în cazul utilizării unui singur motor de tracțiune)*”, și prezintă o serie de contraargumente cu privire la soluția propusă de aceasta.

Printre acestea, punctează:

a. *Costurile*, sens în care adaugă că implementarea unui sistem de suspensie pneumatică cu 4 perne de aer pe puntea față, crește considerabil cheltuielile cu producția ale autobuzului. Continuând, afirmă că valorile estimate pentru procedurile finanțate prin PNRR au fost stabilite înainte ca efectele pandemiei, a războiului din Ucraina și Israel să crească nivelul inflației, în general, și a costurilor în domeniul producției auto, în particular, producătorii de autobuze fiind nevoiți să crească prețurile vehiculelor; astfel, a apărut o discrepanță între valorile estimate și prețurile care pot fi asumate, costurile joase de producție fiind un factor crucial pentru încadrarea în bugetul alocat.

Contestatorul menționează și că, în cazul autobuzelor urbane, distanțele parcurse de pasageri sunt scurte, iar costul și timpul ridicat al mentenanței și al complexității implementării soluției cu 4 perne de aer pe puntea față nu se justifică, întrucât soluția cu 2 perne de aer pe puntea față asigură un confort sporit și este cea mai folosită soluție de producătorii consacrați de autobuze electrice urbane.

b. *Sarcina și spațiul*, sens în care precizează că suspensia trebuie adaptată la numărul mare de pasageri pentru care autobuzele sunt proiectate. În plus, adaugă că spațiul disponibil în zona punții față nu

este suficient pentru a găzdui sistemul cu 4 perne de aer în cazul autobuzelor cu o lungime de 9-11m.

c. *Fiabilitatea și mentenanța*. În opinia petentului, soluția constructivă impusă de autoritatea contractantă duce numeroase probleme tehnice, cum ar fi:

- sistemul pneumatic (compresorul de aer, sistem APU de deumidificare a aerului etc.) are o durată de viață mai scurtă, fiind solicitat mai mult în cazul dotării punții față cu 4 perne de aer.

- cantitatea de condens din sistemul pneumatic este mai mare și duce la fenomenul de îngheț în timpul iernii, cu efect negativ asupra sistemului de frânare, suspensie și deschidere uși.

d. *Comportamentul dinamic al vehiculului*, sens în care menționează că dotarea punții față cu 4 perne de aer ar reduce stabilitatea autobuzului electric, punând în pericol siguranța pasagerilor.

e. *Podeaua complet coborâtă pe toată lungimea autobuzului*. Prin raportare la capitolul C.4.24. *Podeaua, covorul și platforma de acces*, afirmă că dotarea punții față cu 4 perne de aer exclude posibilitatea ofertării a unui autobuz cu podeaua complet coborâtă datorită spațiului redus creat de această cerință, în cazul autobuzelor de 9-11 m. Ca și avantaje ale podelei complet coborâte pe toată suprafața autobuzului, punctează confortul sporit, în special în rândul persoanelor vârstnice, reducerea riscului accidentărilor create de trepte, și transportarea unui număr mai mare de pasageri. Pentru exemplificare, redă câteva modele ale producătorilor consacrați de autobuze electrice, având puntea față dotată cu 2 perne de aer.

Contestatorul precizează că pe piața concurențială din România și din Uniunea Europeană nu este uzitată, la acest moment, comercializarea de autobuze electrice care să aibă suspensie față cu 4 perne. Mai mult, menționează că niciuna dintre autoritățile contractante care au achiziționat autobuze electrice nu a solicitat respectiva dotare, aceasta fiind o tehnologie încă în cercetare și dezvoltare.

Astfel, apreciază că cerința este restrictivă, conducând la depunerea unui număr extrem de limitat de oferte și la încălcarea principiilor esențiale care stau la baza procedurilor de achiziții publice.

În susținere invocă jurisprudența CNSC, precum și prevederile art. 155 pct. 6 din Legea nr. 98/2016.

În lumina celor prezentate, solicită Consiliului să oblige autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire și, în consecință, să procedeze la modificarea cerinței contestate în sensul acceptării la ofertare și a autobuzelor echipate cu suspensie față cu 2 perne, pentru ca aceasta să devină, astfel, nediscriminatorie.

3.2. Nefiind de acord nici cu cerința prevăzută în Anexa nr. 1 a caietului de sarcini, privind obligația ca tensiunea de ieșire din sistemul

de încărcare stații lente/rapide să fie în curent continuu (Vcc), petentul susține că folosirea stațiilor de încărcare în curent alternativ aduce autorității contractante avantaje reale pe termen lung, anume: presupune costuri mai mici, nu necesită rezerve de putere a infrastructurii electrice a orașului deoarece aportul de putere de la rețea nu este necesar, conduce la participarea unui număr cât mai mare de ofertanți în cadrul prezentei proceduri.

Solicitând ca autoritatea contractantă să lase la latitudinea ofertanților alegerea tensiunii de încărcare a stațiilor de încărcare lentă

ofertate, dimensionată corespunzător capacității bateriilor de acumulatori din autobuz în condițiile asigurării autonomiei solicitate în caietul de sarcini, precum și a timpilor de încărcare necesari, contestatorul mai puntează, ca și avantaje: infrastructura existentă, eficiența energetică și, din nou, costurile reduse.

Făcând trimitere la dispozițiile art. 50 din Legea nr. 98/2016 și ale art. 1 alin. (1) și (2) din HG nr. 395/2016, transmite că un asemenea demers este evident nejustificat și discriminatoriu, neexistând nicio rațiune/explicație de natură tehnică sau legală pentru care autoritatea contractantă ar impune o anumită tensiune de ieșire din sistemul de încărcare, atât timp cât autobuzul electric se încarcă în perioada și în conformitate cu cerințele caietului de sarcini.

Față de cele expuse, solicită Consiliului să oblige autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire și, în consecință, să procedeze la modificarea cerinței contestate în sensul acceptării la ofertare și a autobuzelor echipate cu sisteme de încărcare în curent alternativ, cerința din documentație devenind astfel nediscriminatorie.

3.3. Referitor la cerința de la pct. C.4.1. din caietul de sarcini, privind puterea unității de tracțiune („Puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune: min. 160 kW”),... SRL prezintă, și de această dată, o serie de contraargumente:

a) eficiența energetică, în ideea în care un motor electric cu o putere mai mică este mai eficient din punct de vedere energetic în condiții de trafic urban;

b) greutate redusă, întrucât motoarele cu putere mai mică sunt mai ușoare, fapt ce îmbunătățește eficiența energetică, reduce consumul bateriei (deci crește autonomia) și contribuie la manevrabilitatea vehiculului în condiții urbane aglomerate;

c) mai puțin zgomot, întrucât motoarele mai mici sunt mai silențioase, fapt ce reduce poluarea fonică și sporește confortul pasagerilor;

d) economia de costuri, motoarele mai mici fiind mai ieftine la achiziționare, dar și la întreținere;

e) rezistența îmbunătățită în traficul urban, deoarece motoarele electrice oferă cuplul maxim la niveluri joase de viteză, ceea ce este benefic în condiții urbane cu trafic stop-and-go; autobuzele electrice cu putere mai mică gestionează eficient situațiile de trafic dens, iar accelerarea la viteze mai mici este de ajuns de rapidă pentru nevoile orașului;

f) adaptabilitatea la nevoile mediului orășenesc, un motor electric cu putere mai mică fiind suficient pentru a asigura mobilitate în condiții urbane.

Date fiind beneficiile prezentate, solicită Consiliului să oblige autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire și, în consecință, să procedeze la modificarea cerinței contestate în sensul acceptării la ofertare și a autobuzelor echipate cu unități electrice de tracțiune: minim 120 kW în condițiile asigurării autonomiei minime și timpilor de încărcare solicitați de către organizatoare.

„3.3.” Și în privința cerinței prevăzute la pct. C.4.3. din caietul de sarcini referitoare la capacitatea bateriilor de tracțiune („Bateriile

electrice de tracțiune vor avea capacitatea de: min. 250 kW*h”), contestatorul expune o serie de contraargumente.

Astfel, afirmă că o capacitate mai mare a bateriei decât cea recomandată de producătorul autobuzului pentru a realiza autonomia solicitată, respectiv o greutate a bateriilor mai mare, ar conduce la:

- a) Un cost mai mare de înlocuire a bateriilor;
- b) O scădere a capacității de transport;
- c) O creștere a consumului de energie din cauza necesității transportării masei suplimentare a bateriei.

Capacitatea bateriilor unui autobuz electric, mai adaugă petentul, este direct proporțională cu autonomia necesară, orice supradimensionare a pachetului de baterii având impact negativ asupra consumului de energie, costurilor de achiziție, mentenanței și înlocuirii bateriei, precum și asupra capacității de transport.

În contextul redat, solicită Consiliului să oblige autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire și, în consecință, să procedeze la modificarea cerinței contestate în sensul acceptării la ofertare și a autobuzelor echipate cu soluții constructive proprii fiecărui ofertant, fără impunerea unei capacități a bateriei minime, cu condiția ca fiecare ofertant să îndeplinească cerința minimă referitoare la autonomia și timpii de încărcare ceruți de organizatoare, cerința devenind astfel nediscriminatorie.

3.4. Combătând cerința prevăzută la pct. C.4.1. din caietul de sarcini privind tipul sincron al motorului electric („Motoarele de tracțiune/hub-urile vor fi motoare electrice sincrone trifazate cu randament ridicat, alimentate de la un inverter”), precizează că motoarele electrice asincrone prezintă anumite avantaje precum:

1. construcție și costuri, deoarece motoarele asincrone sunt mai ușor de construit și mai puțin costisitoare în comparație cu cele sincrone;
2. fiabilitate și durabilitate, deoarece motoarele asincrone au mai puține componente rotative, cum ar fi rotorii și comutatoarele, astfel că sunt considerate mai fiabile și mai puțin predispuse la uzură;
3. pornesc fără a necesita dispozitive speciale în acest sens, fără a fi nevoie de o sursă externă pentru a furniza un câmp magnetic inițial (spre deosebire de motoarele sincrone, care necesită astfel de dispozitive de pornire);
4. adaptabilitate la variații bruște ale încărcăturii (pornirea și oprirea motorului), fără a afecta semnificativ performanța;
5. toleranță la suprasarcină.

Considerând solicitarea autorității contractante nejustificată și discriminatorie, solicită Consiliului să o oblige pe aceasta la remedierea documentației de atribuire și, în consecință, să procedeze la modificarea cerinței contestate în sensul acceptării la ofertare și a autobuzelor

echipate cu motoare asincron, cu condiția ca fiecare ofertant să îndeplinească cerința minimă referitoare la autonomia și timpii de încărcare solicitați prin documentația de atribuire.

3.5. Cu referire la cerința prevăzută la pct. C.4.19 din caietul de sarcini privind tipul parbrizului din 2 bucăți individuale („în scopul reducerii costurilor de exploatare ocazionate de spargerea accidentală a parbrizului, se preferă soluția cu parbriz din 2 bucăți individuale, cu separare mediană”), precum și la factorul de evaluare P5-Tip parbriz (redat așa cum figurează în fișa de date, la pct. II.2.5.), menționează că

parbrizele dintr-o singură bucată asigură o vedere clară, deoarece nu există nicio întrerupere a sticlei, așa cum se întâmplă în cazul parbrizelor solicitate de către autoritatea contractantă.

4. Astfel, este de părere că, pentru a putea garanta siguranța maximă în trafic și a răspunde Reglementarilor UE în vigoare, ... ar trebui să renunțe la sintagma „*se preferă soluția cu parbriz din 2 bucăți individuale, cu separare mediană*” și, implicit, să modifice factorul de evaluare menționat mai sus, avantajând un sigur potențial ofertant care folosește această soluție la modelele sale de autobuze.

În concluzie, solicită Consiliului să constate nelegalitatea/netemeinicia și întocmirea necorespunzătoare a documentelor menționate mai sus și pe cale de consecință, să admită cererile sale anterior exprimate.

5. Totodată, menționează că va depune cautiunea aferentă contestației sale, în cuantumul stabilit la art. 61¹ alin. (1) lit. b) coroborat cu art. 17 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016.

Dovada comunicării documentului către autoritatea contractantă a fost prezentată.

Prin adresa nr. 799918/20.11.2023, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. .../..., în temeiul art. 18 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, ..., transmite punct de vedere cu privire la contestația ce face obiectul prezentei cauze, solicitând respingerea acesteia ca netemeinică și nefondată.

Ulterior prezentării procedurii de atribuire, autoritatea contractantă punctează că aspectele invocate de contestator cu privire la condițiile impuse la cap. C.4.11. *Suspensia*, din caietul de sarcini, reprezintă o eroare de redactare ce a fost îndreptată prin Măsura de remediere nr. 79552/17.11.2023.

Cu privire la specificațiile tehnice din caietul de sarcini criticate de către petent, transmite că acestea au fost stabilite în mod legal, conform art. 154 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, în concordanță cu nevoile autorității contractate, fără a prejudicia interesele vreunui operator economic prin limitarea posibilităților de participare. De asemenea, adaugă că întreaga documentație de atribuire a fost elaborată în conformitate cu dispozițiile art. 49 alin. (1) din Legea nr. 98/2016.

Organizatoarea procedurii consideră că ... dorește, în fapt, introducerea unor caracteristici net inferioare din punct de vedere tehnic și că menționează, în mod total nejustificat și neadevărat, că îi sunt prejudiciate interesele comerciale și legitime.

Dincolo de susținerile contestatorului, precizează că specificațiile tehnice stabilite pentru autobuze și stațiile lor de încărcare nu introduc niciun fel de „*obstacol nejustificat*”, ci asigură o reală concurență între ofertanții de pe piața de profil, impunerea unor praguri minimale nelezând interesele vreunui operator onest, care dorește să propună

produse de calitate și nu să diminueze cerințele documentației de atribuire pentru a putea oferta un produs inferior din punct de vedere tehnic.

Referitor la factorul de evaluare „P5 – tip parbriz”, contrar afirmațiilor din cadrul contestației, declară că definiția acestuia, prezentată atât în caietul de sarcini, cât și în fișa de date, nu poate lăsa loc echivocului – *„se acordă 5 puncte pentru soluțiile tehnice cu parbriz din 2 bucăți individuale, cu separare mediană și nu se acordă puncte*

pentru soluției cu parbriz dintr-o singură bucată, însă și acestea vor fi acceptate la ofertare”.

I. Față de prima critică a contestatorului, referitoare la cerința de la pct. C.4.11 din caietul de sarcini, ca suspensia punții față să conțină 4 perne de aer și 4 amortizoare hidraulice cu dublu efect, cu limitator de cursă, reiterează că aceasta a vizat o eroare materială a autorității contractante, îndreptată ulterior prin Măsura de remediere nr. 79552/17.11.2023, potrivit căreia:

« în loc de:

„Suspensia față:

- *va conține 4 perne de aer;*
- *va conține 4 amortizoare hidraulice cu dublu efect, cu limitator de cursă.”*

Se va citi:

„Suspensia față:

- *va conține min. 2 perne de aer;*
- *va conține min. 2 amortizoare hidraulice cu dublu efect, cu limitator de cursă”.*

II. Cu privire la cea de-a doua critică, referitoare la cerința prevăzută în Anexa 1 a caietului de sarcini, care impune ca tensiunea de ieșire din sistemul de încărcare stații lente/rapide să fie în curent continuu (Vcc), menționează că, în pofida argumentelor aduse de contestator, este clar delimitat din punct de vedere tehnic că stațiile în curent continuu sunt net superioare celor în curent alternativ și singurele potrivite pentru a încărca în condiții de eficiență și timp limitat autobuze care trebuie să funcționeze într-un sistem de transport public, după orare bine stabilite și care nu permit întârzieri.

Continuând, adaugă că stațiile de încărcare în curent alternativ sunt utilizate mai mult pentru aplicații domestice (încărcarea autovehiculelor personale), puterile de încărcare fiind total inadecvate pentru autobuze de transport public, în comparație cu stațiile de încărcare în curent continuu.

În susținere, face trimitere la o serie de site-uri de specialitate (<https://www.phoenixcontact.com/ro-ro/industrii/emobilit/ notiuni-de-baza-ale-tehnologiei-de-incarcare-pentru-mobilitatea-electrica> și <https://chanier.ro/blog/incarcare-masini-electrice>).

Subliniind că cerința nu restricționează concurența, precizează că, în cadrul unei alte proceduri similare, cu aceleași specificații tehnice impuse, au fost adresate solicitări de clarificare de către 6 operatori economici, dintre care numai contestatorul a cerut modificarea soluției din curent alternativ în curent continuu.

III. Referitor la critica privind cerința prevăzută la pct. C.4.1. din caietul de sarcini, ce vizează puterea unității de tracțiune, arată că acest

din urmă parametru este extrem de important în asigurarea tuturor celorlalte niveluri tehnice impuse autobuzului electric: capacitate de încărcare (capacitatea de a se deplasa în siguranță cu numărul maxim de călători impuși), dinamicitate (capacitatea de se deplasa la capacitatea maximă de încărcare pe căi cu anumită înclinare longitudinală - pante și rampe, capacitatea de a demara într-un anumit timp, capacitatea de a frâna și de a recupera o parte din energia de frânare, etc.), economicitate (capacitatea de a consuma mai puțină energie electrică, știut fiind faptul că o putere prea mică a motorului unui autobuz va

conduce la consumuri mai mari, pentru a putea suplini lipsa de putere), manevrabilitate (încadrarea corectă pe anumite traiectorii și în anumite spații limitate ca dimensiuni, etc.).

Argumentele petentului, mai adaugă, sunt eronate, total arbitrare și nesustținute de realități tehnice. În acest sens, comunică faptul că specificațiile tehnice ale autobuzului au fost stabilite în mod sistemic, integrat, sinergic, ținând cont de toate inter relaționările dintre acestea și nu pot fi schimbate arbitrar numai pentru că un operator economic dorește să oferteze un produs cu o putere net inferioară celei stabilite. De asemenea, susține că, în stabilirea acestora, s-a ținut cont inclusiv de traseele pe care vor opera autobuzele, care includ și porțiuni de drumuri aflate în stare tehnică precară, situate în zone rurale și cu declivități, pentru parcurgerea cărora este nevoie de puterea impusă.

IV. În ceea ce privește critica față de cerința de la pct. C.4.3 din caietul de sarcini, referitoare la capacitatea bateriilor de tracțiune, autoritatea contractantă specifică, din nou, că, în speță, este vorba despre un parametru de maximă importanță pentru un autobuz electric.

Detaliind, adaugă că acea capacitate minimă impusă bateriilor de tracțiune a fost stabilită în mod conjugat cu alte caracteristici tehnice ale autobuzului (putere, autonomie, caracteristici ale stațiilor de încărcare, etc.). În opinia sa, contestatorul ignoră cu bună știință avantajele aduse de o asemenea soluție, precum: autonomie crescută, număr de încărcări mai redus pe parcursul perioadei de exploatare a autobuzului (ceea ce va duce la creșterea fiabilității și durabilității acestuia), disponibilitate mai mare a autobuzului pentru a realiza prestațiile pentru care se achiziționează, etc..

V. Față de critica ce vizează cerința de la pct. C.4.1. din caietul de sarcini, privind tipul sincron al motorului electric, prezintă, contrar abordării contestatorului, avantajele tipului de motor solicitat.

Astfel, menționează: performanța generală a motorului sincron față de cel asincron cu peste 7% mai mare, deoarece recuperează mult mai bine energia la frânarea regenerativă și la coborârea pantelor; funcționarea la viteză sincronă; asigurarea unei demarări mai line a autobuzului, etc.

Organizatoarea procedurii subliniază că impunerea unui tip de motor superior din punct de vedere tehnic nu îngrădește participarea operatorilor economici la procedură, deoarece majoritatea soluțiilor de pe piață sunt cu astfel de motoare. În plus, menționează că nu are niciun beneficiu din faptul că motoarele asincrone sunt mai ușor de construit sau că sunt mai avantajoase din punct de vedere financiar pentru producător sau ofertant.

Aceasta consideră că, tocmai pentru că sunt mai greu de construit, mai complexe și mai scumpe, motoarele sincrone sunt și superioare din

punct de vedere tehnic. Plecând de la această premisă, declară că a impus acest tip de motor tocmai pentru a-și proteja interesul legitim de obține cel mai bun produs.

VI. Combătând critica privind cerința de la pct. C.4.19 din caietul de sarcini, ce vizează tipul parbrizului din 2 bucăți individuale și factorul de evaluare *P5-Tip parbriz*, reiterează că solicitarea sa nu restricționează accesul la procedură, deoarece permite ofertarea de autobuze cu ambele tipuri de parbrize: dintr-o bucată sau din 2 bucăți cu separare mediană.

Autoritatea contractantă își explică alegerea susținând că, în cazul lovirii accidentale a parbrizului, este puțin probabil să se distrugă ambele bucăți, astfel că va fi necesară înlocuirea numai a părții distruse, iar costurile se vor reduce la jumătate.

În încercarea contestatorului de a induce în eroare Consiliul, acesta a prezentat trunchiat denumirea Regulamentului UE 2019/2144, mai adaugă. Astfel, redând denumirea în integritate a respectivului regulament, subliniază că acesta conține prescripții referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor.

Coroborând prevederile caietului de sarcini (*„Ofertantul va prezenta documentațiile de omologare ale autobuzelor; din care să rezulte că:*

- *Autovehiculele oferite sunt omologate în România cu Certificat de omologare RAR,*

sau

- *Autovehiculele oferite sunt omologate de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE.”)*, cu faptul că regulamentul anterior menționat este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre începând cu 06.06.2022 (autobuzele solicitate trebuind să fie noi), apreciază că rezultă fără echivoc că orice soluție de autobuz omologată (deci și cele cu parbriz din 2 bucăți individuale, cu separare mediană) respectă Regulamentul (UE) 2019/2144 și toate regulamentele aplicabile la nivelul UE, fapt certificat de deținerea omologării.

Nu în ultimul rând, ... precizează că nu este de acord cu prelungirea termenului de depunere a ofertelor, fiind în sarcina exclusivă a fiecărui ofertant modul în care alocă resurse pentru a putea prezenta la timp propria ofertă.

În lumina celor expuse, conchide că nu este cazul de modificare parțială a documentației (cu excepția îndreptării erorii de editare privind suspensia punții față), respectiv de prelungire a termenului de depunere a ofertei, deoarece prevederile documentației de atribuire sunt legale, nu introduc obstacole nejustificate și asigură concurența efectivă între operatorii economici.

În drept, au fost invocate dispozițiile Legii nr. 101/2016, ale Legii nr. 98/2016, precum și cele ale HG nr. 395/2016.

În probațiune au fost atașate înscrisuri.

Dovada comunicării punctului de vedere și către contestator a fost prezentată.

Cu adresa înregistrată la C.N.S.C. cu nr. .../..., autoritatea contractantă transmite, în copie certificată, documente din dosarul achiziției publice.

Prin adresa nr. 748/24.11.2023, înregistrată la CNSC cu nr. .../..., ... SRL transmite concluzii scrise cu privire la punctul de vedere al autorității contractante.

Prin intermediul documentului, contestatorul susține că o dovadă a încălcării principiului tratamentului egal și a îngrădirii nepermise a concurenței este faptul că, în licitația lansată anterior de către ... (nr. anunț .../...), având același obiect (achiziție de autobuze electrice și stații de încărcare lente și rapide pentru acestea – cu aceleași specificații

tehnice impuse), s-au arătat interesați 9 operatori economici, dar a participat, în mod „surprinzător”, un singur ofertant.

În sprijinul afirmației sale, redă captură de ecran din SEAP.

„Eroarea de redactare” cu privire la numărul de perne pentru suspensia față, invocată de organizatoarea procedurii, este, în opinia petentului, o încercare de inducere în eroare a Consiliului, în contextul în care aceasta a respins solicitarea de clarificări a ... SRL referitoare la acest aspect.

Astfel, reia solicitările din cadrul contestației.

Dovada comunicării documentului către autoritatea contractantă a fost prezentată.

Prin adresa nr. 25/16.11.2023, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. .../..., ... SRL depune, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr. ... din 16.11.2023, eliberată de CEC Bank Sucursala ..., în cuantum de 220.000,00 lei.

Analizând susținerile și documentele depuse la dosarul cauzei,

CONSILIUL constată următoarele:

..., în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura licitație deschisă, online, pentru atribuirea contractului având ca obiect *ACHIZIȚIE PUBLICĂ DE AUTOBUZE ELECTRICE CU STAȚII DE ÎNCĂRCARE ÎN CADRUL PROIECTULUI PNRR „DOTAREA CU VEHICULE NEPOLUANTE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC ÎN ... – ETAPA 2”, cod CPV 34144910-0 – Autobuze electrice (Rev.2), elaborând, în acest sens, documentația de atribuire aferentă și publicând în SEAP, anunțul de participare nr. .../....*

Conform acestui anunț, valoarea estimată a procedurii este de 19.139.457,60 lei, fără TVA, iar criteriul de atribuire utilizat este „*Cel mai bun raport calitate-preț*”, cu factorii de evaluare: *Prețul ofertei – 40%, P2 – Consumul specific mediu de energie, reieșit din buletin de măsurători SORT 2, emis de un laborator acreditat conform legislației UE, situat în UE – 25%, P3 – Autonomia de deplasare – 15%, P4 – Materiale utilizate la structura caroseriei – 15% și P5 – Tip parbriz – 5%.*

Nemulțumit de prevederile documentației de atribuire, contestatorul ... SRL a formulat contestația a cărei soluționare face obiectul prezentei cauze și a solicitat următoarele:

„• *Modificarea parțială a documentației de atribuire, respectiv a cerințelor tehnice ale Caietului de Sarcini care au ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici, respectiv:*

- *3.1 Cerința prevăzută la pct. C.4.11 din Caietul de sarcini privind obligația ca suspensia punții față să conțină 4 perne de aer și 4 amortizoare hidraulice cu dublu efect, cu limitator de cursă;*

- *3.2 Cerința prevăzută în Anexa 1. TEHNICĂ PENTRU AUTOBUZELE ELECTRICE, STAȚIILE DE ÎNCĂRCARE LENTĂ ȘI STAȚIILE DE ÎNCĂRCARE*

RAPIDĂ din Caietul de sarcini privind obligația ca tensiunea de ieșire din sistemul de încărcare stații lente/rapide să fie în curent continuu (Vcc);

- 3.3 Cerința prevăzută la pct. C.4.1 din Caietul de sarcini privind puterea unității de tracțiune;

- 3.4 Cerința prevăzută pct. C.4.1 din Caietul de sarcini privind tipul sincron al motorului electric;

- 3.5 Cerința prevăzută în pct. C.4.19 din Caietul de sarcini privind tipul parbrizului din 2 bucăți individuale, precum și factorul de evaluare P5-Tip parbriz;

- *Decalarea termenului de depunere ofertă cu cel puțin 15 zile lucrătoare mai mult decât cel stabilit inițial pentru a putea corela complexitatea contractului de achiziții publice cu volumul mare de documente tehnice care trebuie prezentate și traduse în limba română până la data limita de depunere ofertă*”.

Analizând pe fond contestația din prezenta cauză, Consiliul constată că, în cadrul acesteia, sunt formulate critici care vizează prevederi aferente procedurii de atribuire, regăsite în documentul intitulat „*Caiet de sarcini*”, publicat în SEAP în anexa anunțului de participare nr. .../..., sub identificatorul „*[.../00004] 2_Caiet de sarcini.pdf.p7s*”, înscris care, potrivit prevederilor art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016, conține specificații tehnice prin intermediul cărora a descris autoritatea contractantă necesitatea sa, pentru a cărei satisfacere a fost organizată prezenta procedură de atribuire, și anume:

- Pag. 18 și 20 - „*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 (în cazul utilizării unui singur motor de tracțiune) /.../”;

- Pag. 22 - „*C.3. Specificații operaționale ale autobuzelor electrice*
Durata de funcționare și durata de utilizare fără reparație generală:
/.../ Durata de utilizare a bateriilor electrice: minim 5 ani

Dacă după o lună de încărcare la capacitatea maximă a bateriilor, în condiții de exploatare normală a autobuzelor electrice, capacitatea de încărcare a bateriilor scade sub valoarea de 80% /.../ ofertantul câștigător va avea obligația de a înlocui bateriile respective /.../”;

- Pag. 23, 24, 25 - „*C.3. Unitatea electrică de tracțiune /.../*

Motoarele electrice de tracțiune/hub-urile vor asigura condițiile prevăzute în cele ce urmează:

- *Motoarele de tracțiune/hub-urile vor fi motoare electrice sincrone trifazate /.../*

Principalele caracteristici ale unității electrice de tracțiune se vor încadra obligatoriu în limitele:

- *Puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune: min. 160 kW /.../*

C.4.3. Bateriile electrice de tracțiune

- *Bateriile electrice de tracțiune vor avea capacitatea de: min. 250 kW/h /.../*

Numărul minim de cicluri încărcare/descărcare: minim 3.000 /.../”;

- Pag. 26 „*C.4.4. Autonomia autobuzelor electrice*

Este necesar ca autobuzele electrice să aibă o autonomie de transport de minim 200 km între două încărcări succesive, valoare care trebuie demonstrată prin prezentarea de către ofertant a unui buletin de măsurători SORT 2 /.../ emis de un laborator acreditat conform legislației UE, situat în UE /.../”;

- Pag. 28-29 „*C.4.11. Suspensia*

/.../

Suspensia față:

- va conține 4 perne de aer;*
- va conține 4 amortizoare hidraulice cu dublu efect /.../";*
- Pag. 34 – „C.4.19 /.../*

În scopul reducerii costurilor de exploatare ocazionate de spargerea accidentală a parbrizului, se preferă soluția cu parbriz din 2 bucăți individuale, cu separare mediană /.../";

- Pag. 53-54 – „D1. Stațiile de încărcare lentă:*

/.../

În funcție de capacitatea totală de stocare a bateriilor, acestea vor fi încărcate la capacitate maximă (100%) într-un interval de până la 300 de minute.

/.../

Sistemul de încărcare lentă /.../ va asigura un nivel optim de încărcare a bateriilor de 100% pe timpul nopții printr-o încărcare convențională, într-un termen de maxim 300 de minute și va avea următoarele caracteristici generale:

- Va fi sistem de încărcare în curent continuu;

/.../

D2. Stațiile de încărcare rapidă:

/.../

Sistemul de încărcare rapidă (cu putere de ieșire de minim 150 kW) va introduce în baterii o cantitate mare de energie într-un interval de timp de maxim 100 minute /.../

Stația de încărcare rapidă va avea următoarele caracteristici generale:

- Va fi sistem de încărcare în curent continuu /.../";

- Pag. 69 – „10.2. Algoritm de calcul”

/.../

DENUMIRE FACTOR EVALUARE	DESCRIERE	PONDERE
/.../		
P5 – Tip parbriz	Componenta tehnică Autobuzele cu parbriz din 2 bucăți individuale, cu separare mediană se vor puncta cu 5 puncte. Autobuzele cu parbriz dintr-o singură bucată vor fi acceptate, dar nu se vor puncta.	5 % Punctaj maxim factor 5
Algoritm de calcul: Punctajul P5n se acorda astfel: P5n = 5 puncte – pentru autobuzele cu parbriz din 2 bucăți individuale, cu separare mediană P5n = 0 puncte – pentru autobuzele cu parbriz dintr-o singură bucată		

„ANEXA 1 Fișa tehnică pentru autobuzele electrice, stațiile de încărcare lentă și stațiile de încărcare rapidă”;

„7. Puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune: min. 160 kW” (pag. 75);

„11. Bateriile /.../ Capacitate: minim 250 kW/h” /.../;

„13. /.../ tensiunea de ieșire a sistemului de încărcare va fi de 400-800 Vcc.” (pag. 77);

„15. /.../ tensiunea de ieșire a sistemului de încărcare va fi de 400-1000 Vcc.” (pag. 78).

Precizări cu privire la puterea nominală de minim 160 kW a motorului electric și la capacitatea de min. 250 kWh a bateriei se regăsesc și la pag. 88 din caietul de sarcini, iar precizări cu privire la

De asemenea, Consiliul are în vedere prevederile din instrucțiunile pentru ofertanți, publicate în SEAP în anexa anunțului de participare nr. .../..., sub identificatorul „[.../00006] FisaDate_DF1195243.pdf”, intitulate generic „fișa de date”, în care au fost precizate următoarele:

„II.2.5) Criterii de atribuire:

Cel mai bun raport calitate – pret”

DENUMIRE FACTOR EVALUARE	DESCRIERE	PONDERE
/.../		
P5 – Tip parbriz	Componenta tehnică Autobuzele cu parbriz din 2 bucăți individuale, cu separare	5 % Invers proporțional↓

	<i>mediană se vor puncta cu 5 puncte. Autobuzele cu parbriz dintr-o singură bucată vor fi acceptate, dar nu se vor puncta.</i>	<i>Punctaj maxim total 5</i>
<i>Algoritm de calcul: Punctajul P5n se acorda astfel: P5n = 5 puncte – pentru autobuzele cu parbriz din 2 bucăți individuale, cu separare mediană P5n = 0 puncte – pentru autobuzele cu parbriz dintr-o singură bucată</i>		

De asemenea, Consiliul are în vedere faptul că documentația de atribuire a fost modificată prin documentul intitulat „*Măsură de remediere adoptată de autoritatea contractantă după primirea contestației depuse /.../*”, înregistrată la autoritatea contractantă sub nr.

79552/17.11.2023, publicat în SEAP la data de 20.11.2023, în anexa anunțului de participare nr. .../..., sub identificatorul „[.../ 00016] Masura de remediere.pdf.p7s”, în care au fost menționate următoarele:

«/.../ Se corectează în caietul de sarcini următoarea eroare de redactare, la capitolul „C.4.11. Suspensia”, astfel:

În loc de:

„Suspensia față:

- va conține 4 perne de aer;
- va conține 4 amortizoare hidraulice cu dublu efect, cu limitator de cursă”

Se va citi:

„Suspensia față:

- va conține min. 2 perne de aer;
- va conține min. 2 amortizoare hidraulice cu dublu efect, cu limitator de cursă” /.../».

În analiza criticilor formulate de contestator, Consiliul va avea în vedere numerotarea dată acestora de către contestator, cu mențiunea că, în cadrul criticii nr. 3.3, contestatorul a vizat două cerințe minime din caietul de sarcini.

Cu privire la susținerile contestatorului, potrivit cărora o dovadă a încălcării principiului tratamentului egal și a îngrădirii nepermise a concurenței este faptul că, într-o altă procedură de atribuire inițiată anterior de către autoritatea contractantă, prin anunțul de participare nr. .../..., având obiect similar obiect (achiziție de autobuze electrice și stații de încărcare lente și rapide pentru acestea – cu aceleași specificații tehnice impuse), s-au arătat interesați 9 operatori economici, dar a participat un singur ofertant, Consiliul constată faptul că urmează a fi analizat, cu respectarea principiului disponibilității, contestația formulată în prezenta procedură de atribuire, Consiliul neputând fi însărcinat cu analizarea cerințelor din cadrul unei alte proceduri de atribuire.

Prin critica nr. 3.1., contestatorul critică cerința prevăzută la pct. C.4.11 din caietul de sarcini referitoare la obligația ca suspensia punții față să conțină 4 perne de aer și 4 amortizoare hidraulice cu dublu efect, cu limitator de cursă și solicită Consiliului să oblige autoritatea contractantă să procedeze la modificarea cerinței menționate, în sensul acceptării la ofertare și a autobuzelor echipate cu suspensie față cu 2 perne de aer.

Cu privire la această critică, autoritatea contractantă precizează, în cadrul punctului de vedere transmis prin adresa nr. 799918/20.11.2023, înregistrată la CNSC sub nr. .../..., că a adoptat măsuri de remediere cu privire la cerințele impuse prin cap. C.4.11. *Suspensia* din caietul de sarcini, indicând adresa nr. 79552/17.11.2023, publicată în SEAP.

Consiliul constată faptul că autoritatea contractantă a procedat la modificare prevederilor caietului de sarcini, eliminând cerința cu privire la

faptul că suspensia punții față trebuie să conțină 4 perne de aer și precizând faptul că sunt acceptate vehicule care au suspensie a punții față cu „*va conține min. 2 perne de aer*”.

Or, prin modificarea efectuată cu privire la documentația de atribuire, autoritatea contractantă a răspuns solicitării contestatorului, eliminând cerința considerată restrictivă de către acesta și aducând modificările efectuate la cunoștința operatorilor economici interesați de procedură .

Cu privire la susținerea contestatorului din cadrul concluziilor scrise cu privire la punctul de vedere al autorității contractante, transmise prin adresa nr. 748/24.11.2023, înregistrată la CNSC cu nr. .../..., potrivit căreia măsura de remediere nu vizează o „eroare de redactare”, ci o cerință pe care autoritatea contractantă a introdus-o în mod intenționat documentația de atribuire, Consiliul constată că nu este relevantă, cerința considerată restrictivă fiind eliminată, iar în soluționarea cauzei nu pot fi analizate răspunsurile la solicitările de clarificări formulate în cadrul altor proceduri de atribuire (clarificările invocate de contestator fiind în legătură cu procedura inițiată prin anunțul de participare nr. .../...).

Date fiind considerentele anterior menționate, Consiliul va respinge, ca rămasă fără obiect, critica nr. 3.1.

Prin critica nr. 3.2., contestatorul solicită modificarea cerinței prevăzută în Anexa nr. 1 a caietului de sarcini, privind obligația ca tensiunea de ieșire a stațiilor de încărcare lentă și rapidă să fie în curent continuu (Vcc), precum și să lase la latitudinea ofertanților alegerea tensiunii de încărcare a stațiilor de încărcare lentă oferite, dimensionată corespunzător capacității bateriilor de acumulatori din autobuz, în condițiile asigurării autonomiei solicitate în caietul de sarcini, precum și a timpilor de încărcare necesari, considerând că nu există nicio explicație de natură tehnică sau legală pentru care autoritatea contractantă ar impune cerințele menționate, atât timp cât autobuzul electric se încarcă în perioada și în conformitate cu cerințele caietului de sarcini.

Prin punctul de vedere, transmis prin adresa nr. 799918/20.11.2023, înregistrată la CNSC sub nr. .../..., autoritatea contractantă a susținut menținerea cerințelor din caietul de sarcini, invocând faptul că aceste condiții sunt mai bine adaptate obiectului contractului, precizând că *„este clar delimitat din punct de vedere tehnic că stațiile în curent continuu sunt net superioare celor în curent alternativ și singurele potrivite pentru a încărca în condiții de eficiență și timp limitat autobuze care trebuie să funcționeze într-un sistem de transport public, după orare bine stabilite și care nu permit întârzieri”*.

Consiliul constată că autoritatea contractantă a indicat, prin cerința criticată, o cerință constructivă, care are însă potențialul de a reprezenta o restrângere artificială a competiției. Mai mult, prin punctul de vedere formulat de autoritatea contractantă, aceasta nu a prezentat o eventuală nevoie obiectivă a sa, care să facă imposibilă utilizarea unei alte soluții constructive, ci a justificat permiterea participării la procedură doar a stațiilor de încărcare care folosesc curent continuu prin faptul că această soluție asigură timpi de încărcare mai mici. Pe de altă parte, autoritatea contractantă nu a justificat în nici un fel faptul că nu este posibilă solicitarea, în mod direct, a unui timp maxim permis pentru încărcarea bateriilor vehiculului, până la un anumit nivel, în condițiile în care, la

pag. 53-54 din caietul de sarcini sunt precizate cerințe cu privire la timpul maxim de încărcare completă sau parțială a bateriilor vehiculelor.

În analiza critici, Consiliul are în vedere dispozițiile art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016, care stipulează următoarele:

„Art. 155. - /.../ (6) 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”.

Or, Consiliul constată că cerința reală, indicată de autoritatea contractantă ca justificare a faptului că nu permite ofertarea unei alte soluții tehnice, constă în realizarea încărcării rapide a bateriilor vehiculului, într-un anumit timp maxim, care poate fi indicat de autoritatea contractantă. Astfel, prin impunerea unor timpi maximi de încărcare completă sau parțială a bateriilor vehiculelor, se asigură atât satisfacerea nevoii autorității contractante, cât și eliminarea unei cerințe care restricționează participarea la procedură a unor operatori economici, care pot oferta produse ce corespund nevoii reale a autorității contractante, cu privire la timpul de încărcare completă sau parțială a bateriilor vehiculului.

În ceea ce privește solicitarea contestatorului, de eliminare a cerințelor formulate de autoritatea contractantă cu privire la tensiunea de ieșire a sistemului de încărcare, Consiliul constată că sunt relevante aceleași argumente anterior reținute, iar autoritatea contractantă nu a prezentat nicio justificare cu privire la necesitatea impunerii acestei cerințe restrictive.

Date fiind considerentele anterior precizate, Consiliul urmează a admite critica nr. 3.2. și va obliga autoritatea contractantă la eliminarea cerințelor cu privire la faptul că stațiile de încărcare lentă și rapidă a vehiculelor trebuie să asigure anumite intervale de tensiune pentru curentul de ieșire, precum și cu privire la faptul că acestea trebuie să funcționeze în curent continuu.

În ceea ce privește critica nr. 3.3., Consiliul constată că autorul contestației solicită modificarea mai multor cerințe din caietul de sarcini.

O primă solicitare (numerotată în continuare 3.3.1.) a contestatorului vizează modificarea cerinței de la pct. C.4.1. din caietul de sarcini, privind puterea unității de tracțiune (*„Puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune: min. 160 kW”*), solicitând reducerea puterii nominale minime a unității de tracțiune la 120 kW, cu condiția îndeplinirii cerinței minime referitoare la autonomia și timpii de încărcare ceruți prin caietul de sarcini, cerința devenind astfel nediscriminatorie.

Prin punctul de vedere, transmis prin adresa nr. 799918/20.11.2023, înregistrată la CNSC sub nr. .../..., autoritatea contractantă aduce argumente cu privire la nevoile sale, a căror satisfacere o urmărește prin impunerea cerinței cu privire la puterea minimă solicitată pentru motor, printre care asigurarea unui anumit comportament dinamic al vehiculului, la capacitate maximă de încărcare a acestuia. De asemenea, aceasta precizează că, prin impunerea unei anumite capacități minime a bateriilor vehiculului, a urmărit corelarea cu alte cerințe tehnice (autonomie, caracteristici ale stațiilor de încărcare etc.), astfel încât să fie asigurată o disponibilitate crescută a vehiculului.

Cu privire la cerința criticată, contestatorul nu a justificat în nici un fel modul în care aceasta restricționează în mod semnificativ competiția, prezentând în contestație exclusiv argumente cu privire la anumite avantaje care ar putea fi în beneficiul autorității contractante.

Mai mult, contestatorul consideră că o diminuare a puterii motorului nu ar afecta nevoile autorității contractante, *„în condițiile asigurării autonomiei minime și timpilor de încărcare solicitați”*. Consiliul nu poate reține ca întemeiată această susținere a contestatorului, dat fiind faptul că îndeplinirea cerințelor minime cu privire la autonomie și la timpul de

încărcare nu echivalează cu asigurarea unui comportament dinamic adecvat al vehiculului, în decursul exploatării acestuia.

Potrivit dispozițiilor art. 249 din Codul de procedură civilă, *„Cel ce face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile prevăzute de lege”*, această regulă fiind exprimată și prin adagiul *„actori incubit onus probandi”* (reclamantului îi incumbă sarcina probei). În speță, se constată că autorul contestației nu a făcut dovada faptului că cerința cu privire la puterea nominală de minim 160 kW a motorului vehiculului are caracter restrictiv și nici nu a indicat alte cerințe ale documentației de atribuire, care să permită satisfacerea nevoii autorității contractante, care a generat această cerință.

Date fiind considerentele anterior menționate, Consiliul va respinge, ca nefondată, critica nr. 3.3.1. (conform numerotării Consiliului).

O altă solicitare (numerotată în continuare 3.3.2.) a contestatorului vizează modificarea cerinței de la pct. C.4.3. din caietul de sarcini referitoare la capacitatea bateriilor de tracțiune (*„Bateriile electrice de tracțiune vor avea capacitatea de: min. 250 kW*h”*), solicitând permiterea acceptării la ofertare și a autobuzelor echipate cu soluții constructive proprii fiecărui ofertant, fără impunerea unei capacități a bateriei minime, cu condiția ca fiecare ofertant să îndeplinească cerința minimă referitoare la autonomia și timpii de încărcare ceruți de organizatoare, cerința devenind astfel nediscriminatorie.

Prin punctul de vedere, transmis prin adresa nr. 799918/20.11.2023, înregistrată la CNSC sub nr. .../..., autoritatea contractantă aduce argumente cu privire la nevoile sale, a căror satisfacere o urmărește prin impunerea unei anumite capacități minime a bateriilor vehiculului, a urmărit corelarea cu alte cerințe tehnice (autonomie, caracteristici ale stațiilor de încărcare etc.), astfel încât să fie asigurată o disponibilitate crescută a vehiculului. În acest sens, autoritatea contractantă precizează principalele aspecte care, în opinia sa, impun necesitatea cerinței minime criticate: autonomie crescută, număr de încărcări mai redus pe parcursul perioadei de exploatare a autobuzului (ceea ce va duce la creșterea fiabilității și durabilității acestuia) și disponibilitate mai mare a autobuzului pentru a realiza prestațiile pentru care se achiziționează.

Cu privire la susținerile autorității contractante, Consiliul constată faptul că documentația de atribuire conține deja prevederi care asigură satisfacerea acestora, respectiv asigură o durată de utilizare a bateriilor electrice de minim 5 ani obligații privind înlocuirea bateriilor în caz de deteriorare a capacității maxime de stocare a energiei (pag. 22 din caietul de sarcini), precum și prevederi cu privire la un număr de cel puțin 3.000 de cicluri de încărcare/descărcare (pag. 25 din caietul de sarcini). Cu privire la autonomia vehiculelor, Consiliul constată că au fost

impuse cerințe care vizează în mod direct acest aspect (pag. 26 din caietul de sarcini), iar autonomia de deplasare a vehiculului constituie factor de evaluare.

Or, dat fiind faptul că nevoile invocate de autoritatea contractantă în vederea impunerii cerinței minime sunt satisfăcute prin cerințele existente în caietul de sarcini, iar o impunere excesiv de detaliată a unor cerințe constructive obligatorii cu privire la produs are potențialul de a deveni restrictivă, mai ales în condițiile în care nu există o justificare obiectivă de a impune cerințe de acest fel, Consiliul va admite critica nr.

critica nr. 3.3.2. (conform numerotării Consiliului) și va dispune eliminarea cerinței de la pct. C.4.3. din caietul de sarcini referitoare la capacitatea bateriilor de tracțiune (*„Bateriile electrice de tracțiune vor avea capacitatea de: min. 250 kW*h”*).

Prin critica nr. 3.4., contestatorul solicită eliminarea cerinței prevăzută la pct. C.4.1. din caietul de sarcini privind tipul sincron al motorului electric (*„Motoarele de tracțiune/hub-urile vor fi motoare electrice sincrone trifazate cu randament ridicat, alimentate de la un inverter”*).

Prin punctul de vedere, transmis prin adresa nr. 799918/20.11.2023, înregistrată la CNSC sub nr. .../..., autoritatea contractantă aduce argumente cu privire la nevoile sale, a căror satisfacere o urmărește prin impunerea cerinței criticate, invocând, printre altele, o performanță generală a motorului sincron față de cel asincron cu peste 7% mai mare, deoarece recuperează mult mai bine energia la frânarea regenerativă și la coborârea pantelor, funcționarea la viteză sincronă și asigurarea unei demarări mai line a autobuzului.

Cu privire la cerința criticată, contestatorul nu a justificat în nici un fel modul în care aceasta restricționează în mod semnificativ competiția, prezentând în contestație exclusiv argumente cu privire la anumite avantaje care ar putea fi în beneficiul autorității contractante. În acest sens, contestatorul consideră că este posibilă acceptarea ofertării unor motoare asincron, *„cu condiția ca fiecare ofertant să îndeplinească cerința minimă referitoare la autonomia și timpii de încărcare solicitați prin documentația de atribuire”*.

De asemenea, autoritatea contractantă a precizat care sunt avantajele pe care urmărește a le obține prin impunerea cerinței. Cu privire la aceste aspecte, contestatorul nu a precizat eventuale prevederi ale caietului de sarcini, de natură a conduce la satisfacerea nevoilor indicate de autoritatea contractantă.

În aceste condiții, Consiliul constată că subzistă considerentele avute în vedere la analiza criticii nr. 3.3.1. (conform numerotării Consiliului).

Date fiind considerentele anterior menționate, Consiliul va respinge, ca nefondată, critica nr. 3.4. (conform numerotării Consiliului).

Prin critica nr. 3.5., contestatorul critică cerința prevăzută la pct. C.4.19 din caietul de sarcini privind tipul parbrizului din 2 bucăți individuale (*„în scopul reducerii costurilor de exploatare ocazionate de spargerea accidentală a parbrizului, se preferă soluția cu parbriz din 2 bucăți individuale, cu separare mediană”*), precum și factorul de evaluare P5-Tip parbriz (fișa de date, la pct. II.2.5.), considerând că aceasta implică o mai mică vizibilitate în trafic, fiind în contradicție cu reglementările UE (Regulamentul UE GSR 2019/2144 privind asigurarea

siguranței generale a vehiculelor), parbrizele dintr-o singură bucată asigurând o mai bună vizibilitate în trafic. De asemenea, contestatorul consideră că această soluție constructivă avantajează un singur operator economic.

Cu privire la susținerea contestatorului, potrivit căreia parbrizele din două bucăți sunt în contradicție cu reglementările UE (Regulamentul UE GSR 2019/2144 privind asigurarea siguranței generale a vehiculelor), Consiliul reține ca fiind relevante următoarele precizări din cadrul regulamentului anterior menționat:

„Articolul 1 Obiect

Prezentul regulament stabilește cerințe:

- (a) pentru omologarea de tip a vehiculelor și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate proiectate și fabricate pentru vehicule, în ceea ce privește caracteristicile lor generale și de siguranță, precum și pentru protecția și siguranța ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor;*

Articolul 19 Intrarea în vigoare și data aplicării

/.../

Se aplică de la 6 iulie 2022”.

De asemenea, Consiliul consideră că sunt relevante susținerile autorității contractante din cadrul punctului de vedere transmis prin adresa nr. 799918/20.11.2023, înregistrată la CNSC sub nr. .../..., potrivit căroră:

«Așadar, rezultă încă din titlul acestuia că Regulamentul conține prescripții referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor.

Coroborat cu faptul că în Caietul de sarcini se impune:

"Ofertantul va prezenta documentațiile de omologare ale autobuzelor; din care sa rezulte că:

Autovehiculele oferite sunt omologate în România cu Certificat de omologare RAR,

sau

Autovehiculele oferite sunt omologate de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE.

și cu faptul că Regulamentul menționat este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre începând cu 06.06.2022 (conform sursei Registrul Auto Român: <https://www.rarom.ro/?p=8965>), autobuzele solicitate trebuind să fie noi, rezultă fără echivoc că orice soluție de autobuz omologată (deci și cele cu parbriz din 2 bucăți individuale, cu separare mediană) respectă Regulamentul (UE) 2019/2144 și toate Regulamentele aplicabile la nivelul UE, fapt certificat de deținerea omologării /.../».

Prin urmare, Consiliul constată că permiterea ofertării în cadrul procedurii a unor vehicule care au parbriz din două bucăți nu este contrară prevederilor Regulamentului nr. 2019/2144, invocat de contestator, atâta timp cât vehiculele în discuție sunt omologate cu respectarea cerințelor aceluiasi regulament, susținerea contestatorului fiind neîntemeiată.

În ceea ce privește factorul de evaluare solicitat de autoritatea contractantă, Consiliul constată că au fost precizate, în cadrul strategiei de contractare, justificările avute în vedere de autoritatea contractantă pentru folosirea factorului de evaluare. Consiliul constată că autoritatea contractantă, prin utilizarea factorului de evaluare, urmărește obținerea unor costuri mai mici de înlocuire a parbrizelor sparte în trafic și, implicit, reducerea cheltuielilor de exploatare a vehiculelor.

Cu privire la factorul de evaluare criticat, contestatorul a formulat numai susțineri care susțin că soluția aleasă de autoritatea contractantă conduce la încălcarea legislației comunitare incidente cauzei, aspecte reținute de către Consiliu ca neîntemeiate. De asemenea, cu privire la susținerea că factorul de evaluare este de natură a favoriza un singur operator economic, Consiliul constată că autorul contestației nu aduce probe concrete în acest sens, neprezentând o analiză a soluțiilor existente pe piață.

Date fiind aceste considerente, Consiliul va respinge, ca nefondată, critica nr. 3.5.

În ceea ce privește solicitarea contestatorului, de a fi prelungit cu cel puțin 15 zile lucrătoare termenul limită de depunere a ofertelor, Consiliul constată că, potrivit punctului IV.2.2 din anunțul de participare nr. .../..., transmis spre publicare la Jurnalul Oficial al Uniunii Europene data de 01.11.2023, termenul limită stabilit de autoritatea contractantă pentru depunerea ofertelor a fost 08.12.2023, ora 15.00.

Prin anunțul de tip erată nr. EN1951495/29.11.2023, termenul limită de depunere a ofertelor, anterior menționat, a fost decalat la data de 18.12.2023, ora 15.00.

Consiliul reține faptul că, în speță, sunt relevante dispozițiile art. 74 din Legea nr. 98/2016, care stipulează următoarele:

„Art. 74. - (1) Perioada cuprinsă între data transmiterii anunțului de participare spre publicare în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și data-limită de depunere a ofertelor este de cel puțin 35 de zile”.

Or, perioada prevăzută de autoritatea contractantă pentru depunerea ofertelor, cuprinsă între 01.11.2023 și 08.12.2023, este mai mare de 35 de zile.

Date fiind aceste considerente, Consiliul va respinge, ca nefondată, critica nr. 3.5.

Având în vedere aspectele de fapt și de drept mai sus evocate, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va admite, în parte, contestația formulată de ... SRL, în contradictoriu cu autoritatea contractantă ..., respectiv criticile nr. 3.2. și nr. 3.3.2., conform considerentelor reținute cu privire la fiecare dintre acestea,

va respinge ca rămasă fără obiect critica nr. 3.1, ca nefondate criticile nr. 3.3.1., 3.4 și 3.5 precum și solicitarea de decalare cu cel puțin 15 zile lucrătoare a termenului limită de depunere a ofertelor și

va obliga autoritatea contractantă ca, în termen de cel mult zece zile de la primirea prezentei, să procedeze la modificarea prevederilor caietului de sarcini, cu luarea în considerare a celor precizate în motivare și să informeze toți operatorii economici interesați de participarea la prezenta procedură de atribuire despre modificările adoptate, prin publicarea acestora în SEAP.

Consiliul subliniază că, în acest context, se impune o reverificare a documentației de atribuire, de către autoritatea contractantă, pentru a vedea dacă sunt necesare și alte modificări ale acesteia, în corelare cu cele reținute de Consiliu în cadrul considerentelor de mai sus.

Pentru aceste motive

în baza documentelor depuse de părți,
CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

DECIDE:

Admite, în parte, contestația formulată de ... SRL, în contradictoriu cu autoritatea contractantă ..., respectiv criticile nr. 3.2. și nr. 3.3.2., conform considerentelor reținute cu privire la fiecare dintre acestea,

Respinge ca rămasă fără obiect critica nr. 3.1, ca nefondate criticile nr. 3.3.1., 3.4 și 3.5 precum și solicitarea de decalare cu cel puțin 15 zile lucrătoare a termenului limită de depunere a ofertelor și

Obligă autoritatea contractantă ca, în termen de cel mult zece zile de la primirea prezentei, să procedeze la modificarea prevederilor caietului de sarcini, cu luarea în considerare a celor precizate în motivare și să informeze toți operatorii economici interesați de participarea la prezenta procedură de atribuire despre modificările adoptate, prin publicarea acestora în SEAP.

Obligatorie.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere în termen de 10 zile de la comunicare.

Complet de soluționare a contestațiilor în domeniul achizițiilor publice:

Consilier de soluționare

...

PREȘEDINTE

...

Consilier de soluționare

...

Redactat practicaua deciziei

...

Redactată în 4 (patru) exemplare originale, conține ... (...) de pagini.