

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

DECIZIE

Nr. 1755 / C9 / 1729

Data: 19.08.2022

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 36301/22.07.2022, depusă de SRL, cu sediul în, privind procedura de licitație deschisă, online, organizată de, cu sediul în, în calitate de autoritate contractantă, pentru atribuirea contractului de achiziție autobuze electrice, sistem de e-tiketing și stații de încărcare, ..., contestatoarea a solicitat obligarea autorității contractante la adoptarea de măsuri de remediere în sensul modificării/eliminării unor elemente din documentația de atribuire, prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, astfel încât operatorii economici să poată beneficia de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentelor de calificare și elaborarea ofertelor, în temeiul dispozițiilor art. 153 din Legea nr. 98/2016, suspendarea procedurii sau aplicării oricărei decizii luate de autoritatea contractantă, până la soluționarea contestației, în temeiul art. 22 și 23 din Legea nr. 101/2016, precum și obligarea autorității contractante la plata de cheltuieli de judecată.

Cererea de suspendare a procedurii a fost respinsă prin Încheierea nr.

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 ofertantul SRL critică documentația de atribuire aferentă procedurii organizate de, pentru atribuirea contractului de achiziție autobuze electrice, sistem de e-tiketing și stații de încărcare, solicitând cele precizate în partea introductivă a deciziei.

Sunt prezentate cerințele documentației de atribuire a căror modificare o solicită.

I. Cerința privind experiența similară stabilită prin fișa de date se impune a fi modificată pentru eliminarea limitărilor care restricționează concurența, sens în care redă cerința prevăzută în secțiunea III.1.3.a) din fișa de date, "Capacitatea tehnică și profesională".

Prin sintagma „produse similare”, autoritatea contractantă înțelege „autovehicule de transport public cu tracțiune și frânare electrică, troleibuze, troleibuze cu autonomie”.

Cu privire la definirea produselor similare, respectiv autobuzele electrice, arată că, deși înțelege necesitatea includerii și a acestor categorii de autobuze în noțiunea de produse similare, raportat la obiectul contractului, învederează faptul că noțiunea de produse similare nu poate fi nicidecum limitată doar la această categorie, caz în care cerința este restrictivă.

Indicând art. 178 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, cu respectarea principiul proporționalității, consideră necesară obligarea autorității contractante la modificarea documentației de atribuire în sensul clarificării exprese a faptului că cerința experienței similare se face prin raportare atât la autobuzele electrice, cât și la întreaga categorie a autobuzelor M3 de transport în comun de persoane (indiferent de motorizare, inclusiv de exemplu diesel/CNG).

Precizează faptul că autobuzele diesel/CNG sunt similare ca tip și complexitate autobuzelor electrice care urmează a fi achiziționate în cadrul procedurii. Astfel, dimensiunile autobuzului, caroseria, designul interior/exterior, sistemele software, sunt identice sau cel puțin similare atât în cazul autobuzelor electrice, cât și a celor ce funcționează pe bază de alți combustibili.

Prin urmare, pentru asigurarea deplină a principiului transparenței procedurii, dar și pentru a se asigura faptul că nu se impun bariere concurențiale nejustificate pentru participarea cu ofertă la această procedură, solicită obligarea autorității contractante la modificarea documentației de atribuire în sensul clarificării exprese a faptului că cerința experienței similare se face prin raportare atât la autobuzele electrice, cât și la întreaga categorie a autobuzelor M3 de transport în comun de persoane (indiferent de motorizare, inclusiv de exemplu diesel/CNG).

II. Cu privire la cerința privind numărul de scaune pentru pasageri se consideră că se impune modificarea paginii 1 din fișa tehnică 10.1 și pagina 7 din caietul de sarcini, apreciind că, în acest caz, a avut loc o eroare materială de redactare, întrucât prin fișa tehnică se solicită 24 de scaune, iar prin caietul de sarcini 27 scaune.

Astfel, având în vedere neconcordanța constatată, consideră că se impune modificarea documentației de atribuire, în sensul uniformizării cerinței privind numărul de locuri pe scaune, respectiv obligarea autorității contractante la corelarea prevederilor documentației de atribuire.

III. Cerința privind capacitatea de încărcare a bateriilor electrice se impune a fi modificată, din fișa tehnică 10.1, pag. 37, întrucât datorită tehnologiilor actuale ale bateriilor, aproape toți producătorii de autobuze din întreaga lume au un consum de energie mai mic de 1 kWh/km conform ciclului SORT1.

În aceste condiții, având în vedere că autonomia necesară și dorită a autobuzului trebuie să fie de 200 km/zi, o baterie de 350 kWh este suficientă, o baterie de 400 kWh fiind de natură să conducă la costuri mai mari, fără ca această capacitate sporită a bateriei să fie necesară sau justificată din punct de vedere tehnic.

În consecință, pentru a evita costuri suplimentare inutile pentru o capacitate a bateriei mai mare decât cea necesară, solicită obligarea autorității la modificarea cerinței după cum urmează:

„Bateriile electrice vor avea o capacitate minimă de 350 kWh și vor asigura o autonomie minimă de 200 km/zi, potrivit SORT1”.

IV. Cerința privind furnizarea și instalarea stațiilor de încărcare cu energie electrică a autobuzelor electrice se impune a fi modificată - pag. 9 din caietul de sarcini, pct. 1.2.

Susține că, având în vedere specificitatea reglementărilor în domeniul autorizării construcțiilor și lucrările de construcții în general, documentația de atribuire nu conține prevederi suficiente și necesare pentru pregătirea ofertelor pentru această componentă a procedurii, lipsind detalii tehnice, precum cele referitoare la infrastructură, liniile electrice etc. din locurile în care autoritatea dorește să instaleze stațiile de încărcare.

Din perspectiva eficienței utilizării fondurilor publice și a asigurării finalizării proiectului în termen, ar fi recomandat ca autoritatea contractantă să preia sarcinile ce țin de instalarea stațiilor de încărcare.

În aceste condiții, solicită obligarea autorității la completarea documentației de atribuire cu informații mai detaliate referitoare la infrastructura, liniile electrice etc. din locurile în care dorește să instaleze stațiile de încărcare; alternativ, pentru a asigura buna-desfășurare a proiectului, solicită preluarea sarcinilor legate de instalarea stațiilor de încărcare de către autoritatea contractantă.

V. Cerința privind implementarea sistemului de e-ticketing se impune a fi modificată/completată, la pag. 7 din caietul de sarcini.

În ceea ce privește sistemul de e-ticketing, la pagina 7 din caietul de sarcini se prevăd următoarele:

„Sub denumirea generică de sistem de E-ticketing se urmărește achiziționarea:

Hardware și software pentru sistemul de backoffice inclusiv echipamente și infrastructură de comunicație;

Hardware și software pentru sistemul de management al flotei partea de dispecerat, inclusiv echipamente și infrastructura de comunicație pentru o flotă de aprox. 50 de vehicule.

Validatoare pentru bilete pentru tramvai cu montaj și punere în funcțiune, inclusiv integrarea în sistemul ITS al tramvaiului (4 buc/tramvai). Validatoarele de pe autobuze se consideră că fac parte din furnitura acestora și sunt incluse în prețul autobuzului împreună cu echipamentele de supraveghere video, numărare călători, comunicare și informare a călătorilor”.

Având în vedere că autoritatea contractantă include, de asemenea, lucrări de hardware și software în cadrul acestei licitații pentru 50 de vehicule, precum și pentru 4 tramvaie, este necesară completarea documentației de atribuire cu mai multe detalii despre aceste vehicule (tipuri de vehicule, ce tipuri de echipamente și infrastructură de comunicații vor fi necesare pentru aceste vehicule etc.), deoarece, în prezent, nu cunoaște detalii despre infrastructura acestor vehicule, care ar putea fi nepotrivite pentru astfel de lucrări.

Or, pentru pregătirea ofertei, este necesară cunoașterea caracteristicilor tehnice a acestor vehicule, care nu fac parte din prezenta procedură, dar care urmează să fie dotate cu sisteme de e-ticketing, motiv pentru care solicită obligarea autorității la completarea documentației de atribuire cu aceste detalii/caracteristici tehnice.

VI. Cu privire la cerința de la pct. 11.3, pag. 92-93 din caietul de sarcini, privind activitatea de remediere a defecțiunilor care nu sunt imputabile furnizorului și care nu pot fi remediate de TUR, precizează că acordarea unui angajament de preț fix în ofertă pentru piesele de schimb și subansamblele autobuzelor pe întreaga perioadă este nesustenabil și nu ține cont de realitatea economică din piața, având în vedere următoarele:

- condițiile inflației globale actuale, precum și creșterile semnificative ale tuturor costurilor aferente producției industriale ca urmare a conflictului militar din Ucraina și a pandemiei de COVID-19 (energie electrică, gaz, carburanți, materie primă etc.);

- faptul că se preconizează că aceste crize își vor spori efectele pe viitor, astfel încât nu există o predictibilitate a modului în care aceste costuri vor evolua, în special pe durata îndelungată a perioadei de garanție a autobuzelor (5 ani!);

- faptul că, cu titlu de regulă, legislația în vigoare impune actualizarea prețurilor contractelor de achiziție publică în orice circumstanță în care durata acestora este mai mare de 24 luni tocmai pentru a acoperi orice posibil dezechilibru contractual ce ar putea apărea ca urmare a fluctuației prețurilor.

Astfel, se impune modificarea cerinței în sensul includerii unei ajustări anuale a prețurilor pieselor de schimb și subansamblurilor de schimb ale autobuzelor din oferta prezentată, în funcție de rata inflației anunțată de Institutul National de Statistică din România, după cum urmează:

„Pentru remedierea defecțiunilor neimputabile ofertantului declarat câștigător, apărute în perioada de garanție, acesta are obligația de a

furniza autorității contractante, la cerere, piesele și subansamblele de schimb necesare la prețurile din oferta prezentată, ce va indica pentru fiecare reper în parte furnizorul, codul de producător și prețul unitar în Lei, exclusiv TVA. Aceste prețuri se vor ajusta anual în funcție de rata inflației anunțată de Institutul Național de Statistică din România pe toată perioada de garanție a autobuzelor”.

VII. Cerința privind durata de încărcare a bateriilor electrice de acumulatori se impune a fi clarificată, la pag. 22 și 23 din fișa tehnică nr. 10.1 și pag. 13 din caietul de sarcini, întrucât conțin prevederi contradictorii, astfel se impune obligarea autorității contractante la clarificarea duratei încărcării lente conform necesităților sale, respectiv de 6 ore sau de 7 ore.

VIII. Cerința privind testul SORT2 se impune a fi modificată/clarificată, regăsită la pag. 22 și 23 din fișa tehnică 10.1 și factorul de evaluare referitor la autonomie din fișa de date.

În cadrul secțiunii privind bateriile electrice de acumulatori din fișa tehnică 10.1 se prevede astfel:

„Tipul, numărul și caracteristicile tehnice (raportul energie/masă, etc.) ale bateriilor va fi astfel ales de către producătorul autobuzelor electrice, încât să le asigure acestora o funcționare sigură, o autonomie de transport de minim 200 km între două încărcări pe timp de noapte, la o viteză medie de deplasare de 20 km/h, indiferent de condițiile climatice și geografice ale municipiului Reșița (diferențe de altitudine, diferențe de temperaturi iarnă-vară) și în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri ca fiind nivelul peste care toate ofertele vor obține punctajul maxim.

Pentru demonstrarea autonomiei autobuzului propus, ofertanții/producătorii participanți în procedură vor prezenta rezultatele testului SORT2 pentru modelul de autobuz propus în documentație, din care să rezulte în mod obiectiv o autonomie de transport de minim 200 km între două încărcări, la o viteză medie de deplasare de 20 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire și climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri”.

De asemenea, în cadrul fișei de date, factorul de evaluare referitor la autonomia autobuzului face trimitere la o „autonomie de minim 200 km (la o viteză medie de deplasare de 50 km/h)”.

Contestatoarea consideră că se impune modificarea acestor cerințe contradictorii, având în vedere că testele SORT2 pentru demonstrarea autonomiei unui autobuz sunt realizate pe baza unui parcurs standard și în conformitate cu procedurile SORT. Viteza, încărcarea maximă cu pasageri și utilizarea sistemelor auxiliare nu pot fi modificate în cadrul ciclului SORT 2. Prin urmare, în ipoteza în care autoritatea contractantă dorește testarea autonomiei pe baza testului SORT 2, se impune modificarea cerinței astfel:

„Tipul, numărul și caracteristicile tehnice (raportul energie/masă, etc.) ale bateriilor va fi astfel ales de către producătorul autobuzelor electrice, încât să le asigure acestora o funcționare sigură, o autonomie de transport de minim 200 km.

Pentru demonstrarea autonomiei autobuzului propus, ofertanții/producătorii participanți în procedură vor prezenta rezultatele testului SORT2 pentru modelul de autobuz propus în documentație, din care să rezulte în mod obiectiv o autonomie de transport de minim 200 km”.

În opinia contestatoarei, factorul de evaluare referitor la autonomia autobuzului se impune a fi modificat astfel: „autonomie de minim 200 km conform SORT 2”.

În măsura în care autoritatea contractantă dorește testarea autonomiei pe baza unui parcurs specific în funcție de condițiile din Reșița și evaluarea ofertelor pe baza acestora, se impune obligarea acesteia la furnizarea datelor rutelor respective (în format .kml/.kmz) și la corelarea prevederilor din fișa de date și caiet de sarcini referitoare la autonomie, care în acest moment se referă la viteze medii de deplasare diferite pentru aceeași autonomie.

Susține că toate aceste elemente contradictorii sunt de natură să împiedice operatorii economici să depună oferte conforme și comparabile în cadrul procedurii, cerințele nefiind clare și precise, astfel cum impune art. 154 din Legea nr. 98/2016.

Pentru toate aceste motive, solicită modificarea și clarificarea cerințelor din caietul de sarcini, fișa tehnică și criteriul de evaluare din fișa de date referitoare la autonomia autobuzelor în sensul alinierii prevederilor referitoare la autonomia autobuzelor de 200 km prin intermediul testului SORT2, la vitezele și parcursul standard specific acestui test. În orice situație, se impune ca autoritatea contractantă să transmită datele aferente traseului în format .kml/.kmz și clarificarea vitezei medii de deplasare.

IX. Cerința privind instalațiile și echipamentele electrice și electronice se impune a fi modificată, la pagina 27 din fișa tehnică 10.1, întrucât având în vedere temperaturile specifice mediului urban, domeniul temperaturilor de utilizare a echipamentelor electrice și electronice apare ca fiind disproporționat, fiind incluse temperaturi extreme ce nu au fost înregistrare vreodată în România.

Consideră că domeniul temperaturilor de utilizare ar trebui să fie cuprins între următoarele valori: -10 C .. +80C, temperatura de -10C fiind specifică temperaturilor din Reșița.

Mai mult, arată că adaptarea echipamentelor pentru o temperatură de utilizare de -40C presupune materiale suplimentare care se traduc în costuri suplimentare, nejustificate raportat la zona climatică în care vor circula respectivele autobuze. Or, raportat la principiul eficienței utilizării fondurilor publice, nu există motive pentru care autoritatea contractantă

ar contracta costuri suplimentare pentru dotări ce nu sunt necesare și nici utile.

Astfel, solicită modificarea cerinței după cum urmează:

„Toate echipamentele electrice și electronice mai jos menționate trebuie să corespundă următoarelor condiții privitoare la mediul urban:

- zona climatică: N;
- domeniul temperaturilor de utilizare: -10C ... +80C;
- umiditatea relativă a aerului la 20C: max. 80%.”

X. Cerința privind unitatea electrică de tracțiune se impune a fi modificată la pagina 35 din fișa tehnică 10.1 și pct. 5.1 din caietul de sarcini, întrucât cele două cerințe conțin prevederi contradictorii se impune clarificarea tipului de motor solicitat, fie sunt acceptate ambele tipuri de motor: asincron și/sau sincron trifazat, fie doar cel asincron trifazat și clarificarea duratei minime de funcționare fără intervenții de întreținere și reparații, fie de 450.000 km, fie de 500.000 km.

XI. Referitor la cerința privind unitatea electrică de tracțiune prevăzută în fișa tehnică 10.1, pag. 36 și pct. 5.1 din caietul de sarcini, pag. 53, precizează că există prevederi contradictorii în documentația de atribuire - fișa de date stabilește o putere nominală totală maximă, pe când caietul de sarcini stabilește în mod corect doar o valoarea minimă.

Stabilirea unor valori maxime pentru putere nominală totală a unității electrice de tracțiune nu se justifică și limitează astfel în mod nejustificat specificațiile funcționale superioare pe care operatorii economici le-ar putea oferta.

Astfel, solicită autorității contractante să elimine integral cerința privind puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune din fișa tehnică, menținând exclusiv cerința din caietul de sarcini, pentru a permite operatorilor economici să ofereze autobuze cu specificații funcționale superioare.

Alternativ, în măsura în care autoritatea contractantă dorește stabilirea unui prag superior, solicită modificarea după cum urmează: „puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune: min 160 - Max 410 kW”.

XII. Cerința privind capacitatea stației de încărcare rapidă se impune a fi modificată la pag. 7 din caietul de sarcini, întrucât având în vedere condițiile din Reșița și autonomia dorită, vor fi suficiente stații de încărcare de 150 KW pentru încărcare rapidă. Având în vedere că furnizarea unor stații de încărcare de 180kW ar genera costuri mai ridicate și inutile, solicităm obligarea autorității contractante la modificarea documentației de atribuire după cum urmează:

„Stație de încărcare cu energie electrică a autobuzelor de 150 KW, cu două posturi, montate una în terminalul pentru autobuze din Piața Republicii și una în Autobaza (Depou) pe fundații existente, în aer liber. Permite încărcarea unui autobuz cu 150KW sau a două autobuze simultan cu 90 KW, pe timpul zilei”.

XIII. Cerința privind sistemul de răcire a motorului se impune a fi modificată la punctul 5.1 din caietul de sarcini, pag. 52-53, întrucât documentația de atribuire nu prevede posibilitatea răcirii motorului/ hub-ului cu apă. Or, datorită tehnologiei de astăzi, sistemele de răcire cu apă sunt mai eficiente decât sistemele de răcire cu aer pentru componentele care necesită funcționare la temperaturi precum cele din România. Motorul de tracțiune al autobuzului pe care dorește a-l oferi are un sistem de răcire cu apă foarte eficient.

Pentru a elimina această limitare care restricționează concurența, dar și pentru a asigura oferirea unor autobuze dotate cu cele mai noi și eficiente tehnologii, solicită modificarea acestei cerințe după cum urmează:

„Motorul de tracțiune/hub-ul va fi un motor electric asincron/sincron trifazat cu randament ridicat alimentat de la un inverter. Motorul/hub-ul va avea o construcție simplă, robustă și ușor de întreținut, cu răcire exterioară cu aer auto ventilat sau răcire cu apă și cu o durată de funcționare de minim 450.000 km fără intervenții de întreținere și reparații. Transmisia mișcării la roți se va efectua prin reductor mecanic diferențial. Se admite și motor cu magneți permanenți, cu o garanție din partea producătorului că magneții nu se demagnetizează și motorul nu își pierde caracteristicile pe toată durata de utilizare a autobuzului electric (minim 15 ani). Motorul/hub-ul trebuie să funcționeze și ca generator electric, în regimul de frânare electrică, situație în care va recupera până la maxim 80 % din energia de frânare. Motorul de tracțiune/hub-ul va fi fără perii, realizat cu lagăre izolate electric, fără întreținere și dotat cu senzori pentru sesizarea depășirii temperaturii normale de funcționare, montați în stator.

Motorul de tracțiune/hub-ul trebuie să aibă circuitul de aer pentru răcire/ sistemul de răcire cu apă realizat astfel încât apa care poate pătrunde accidental să nu intre în contact cu bobinajele. Gradul de protecție al motorului trebuie să fie minim IP 65. Dacă circuitul de aer este utilizat pentru răcire, bobinajul trebuie să fie realizat în clasa C 200. (...)

Echipamentul de tracțiune trebuie să fie realizat utilizând tehnologie IGBT (Insulated-Gate Bipolar Transistor) și trebuie să fie comandat de unitatea de comandă și control cu microprocesor. Dacă circuitul de aer este utilizat pentru răcire, componentele de forță IGBT trebuie să fie montate izolat pe radiatoare, iar răcirea acestora se va face prin ventilație forțată cu ventilatoare fără perii și fără întreținere”.

XIV. Cu privire la cerința privind încărcarea bateriilor se impune a fi modificată, la pag. 55 și 56 din caietul de sarcini, în sensul eliminării cerinței privind „încărcarea rapidă de 5-10 minute de la rețeaua de 400 V AC, oferind o autonomie de 17-20 km”, această soluție nefiind posibilă din punct de vedere tehnic în lipsa dotării autobuzelor cu un pantograf.

Având în vedere că autoritatea contractantă nu dorește implementarea unei soluții cu pantograf, încărcarea rapidă de 5-10 minute apare ca fiind imposibilă din punct de vedere tehnic, încărcarea

de tip plug-in neavând capacitatea de a încărca bateriile în durata indicată prin caietul de sarcini, cerința fiind disproporționată.

Prin urmare, pentru a adapta cerința din caietul de sarcini la specificul bateriilor de tip plug-in, solicităm modificarea acesteia după cum urmează:

„Datorită condițiilor specifice ale transportului public în Reșița autobuzele electrice trebuie să aibă două sisteme de încărcare a bateriilor, ce trebuie să funcționeze cu același randament în conformitate cu condițiile climatice indicate la paragraful 1.1 (- 30 °C ... + 40 °C):

- încărcare lentă de maxim 6 ore în care bateriile să se încarce la 100 % din capacitate. Pentru această încărcare autobuzele electrice trebuie să aibă o priză trifazată de 400 V curent alternativ prin care se cuplează cu un conector adecvat la stația de încărcare care alimentează bateriile cu energie electrică trifazată la 400 V curent alternativ. Furnizorul de autobuze electrice trebuie să furnizeze și conectorii adecvați pentru cuplarea la priza autobuzului electric (cele 2 piese, priza și conectorul, trebuie să fie compatibile), utilizatorul va lega acest conector la stația proprie de încărcare. Autobuzul electric trebuie să aibă echipamentul electronic adecvat pentru acest fel de încărcare, care să controleze complet procesul de încărcare, să regleze: tensiunea necesară pentru încărcare, limitarea de curent (reglabilă) sau de tensiune, după caz, protecțiile necesare pentru siguranța bateriilor și a stațiilor de încărcare etc.”.

XV. Cu privire la cerințele pct. 1.3 conformitatea cu documentele de standardizare din caietul de sarcini, susține că se referă, în anumite cazuri, la reglementări abrogate sau irelevante pentru obiectul procedurii, și se impun a fi modificate, întrucât Directive indicate sunt în acest moment abrogate, fiind relevante prevederile Regulamentul nr. 48 al CEE-ONU - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor cu privire la instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă. Prin urmare, se impune actualizarea acestei prevederi prin trimitere la regulamentul CEE-ONU R48.

XVI. Totodată, contestatoarea susține că se impune obligarea autorității contractante la prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, astfel încât operatorii economici să poată beneficia de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentelor de calificare și elaborarea ofertelor, întrucât perioada rămasă până la data limită pentru primirea ofertelor este relativ scurtă, respectiv 28.07.2022, iar soluționarea contestației se va realiza cel mai probabil spre finalul acestei perioade, sens în care sunt invocate prevederile art. 153 din Legea nr. 98/2016.

Prin adresa nr. 51771/01.08.2022, înregistrată la Consiliu sub nr. 38047/01.08.2022, autoritatea contractantă a transmis punctul de vedere cu privire la contestație prin care solicită Consiliului respingerea contestației, ca neîntemeiată, pentru argumentele expuse în continuare.

1. Cu privire la cerința privind experiența similară stabilită prin fișa de date, secțiunea III 1.3 a) autoritatea contractantă precizează că cerința vine din dorința de a achiziționa vehicule electrice care au fost verificate pe piață, nedorind să devină poligon de testare pentru societăți

ce nu au notorietate în piață sau nu au cercetare temeinică pentru acest tip de produse, iar comportarea în exploatare a acestora nu ar fi predictibilă.

2. Cu privire la cerința referitoare la numărul de scaune pentru pasageri, autoritatea contractantă recunoaște că, dintr-o eroare materială, s-a creat această neînțelegere, autobuzele urmând a avea o capacitate de transport de minim 80 de persoane, din care minim 24 pe scaune (calculată la 0,125m²/ călător în picioare, conform Regulamentului CEE- ONU nr. 107).

3. Cu privire la cerința referitoare la capacitatea de încărcare a bateriilor electrice se impune a fi modificată, pag. 37 din fișa tehnică 10.1, sens în care, autoritatea contractantă precizează că se va respecta caietul de sarcini „bateriile electrice de acumulatori vor avea capacitatea de minim 400 kWh și vor asigura autonomia minimă de 200 kilometri/zi”, întrucât susține că va avea curse în zona montană Văliug - Semenici unde temperaturile pe timp de iarnă sunt scăzute și vor influența nivelul de încărcare al bateriilor.

4. Cu privire la cerința referitoare la furnizarea și instalarea stațiilor de încărcare cu energie electrică a autobuzelor electrice, achiziția precizează că trebuie respectată cerința „stațiile de încărcare cu energie electrică a autobuzelor electrice vor fi furnizate împreună cu montajul și punerea în funcțiune. Ofertantul va efectua probele de anduranță și punere în funcțiune - atât pentru stațiile de încărcare lentă cât și pentru cele de încărcare rapidă”. Totodată, susține că montajul stațiilor se va face pe fundații existente circuitele electrice fiind asigurate până la fundații. Tablourile electrice ale stațiilor de încărcare vor fi livrate de furnizor. Menționează că această achiziție de produse face parte dintr-un proiect mai mare care are asigurate toate aprobările legale privind construcțiile, nefiind necesare nici avize de racordare din partea furnizorilor de energie electrică.

5. Cu privire la cerința referitoare la implementarea sistemului de e-ticketing, achiziția precizează că solicită furnizarea de hardware și software pentru 50 de vehicule dintre care fac parte cele 13 tramvaie menționate, cele 10 autobuze care fac obiectul acestei achiziții și alte 23 de vehicule noi care vor face obiectul unei achiziții viitoare (care se vor adapta la sistemul creat prin această achiziție, dar nu sunt în sarcina acestui furnizor). În aceste condiții sistemele hardware și software solicitate sunt noi, deci nu trebuie să integreze ceva existent exceptând tramvaiele, dar trebuie să fie capabil să gestioneze în total 50 de vehicule și să fie deschis și pregătit să adăuneze încă 23 de vehicule cu aceleași caracteristici ca și autobuzele livrate prin această achiziție.

6. Cu privire la cerința de la pct. 11.3, pag. 92 și 93 din caietul de sarcini privind activitatea de remediere a defecțiunilor care nu sunt imputabile furnizorului și care nu pot fi remediate de TUR, precizează că pentru remedierea defecțiunilor neimputabile ofertantului declarat

câștigător, apărute în perioada de garanție, acesta are obligația de a furniza autorității contractante, la cerere, piesele și subansamblele de schimb necesare la prețurile din oferta prezentată, ce va indica pentru fiecare reper în parte furnizorul, codul de producător și prețul unitar în Lei exclusiv TVA. Prețurile acestor repere se vor ajusta în concordanță cu o formulă reglementată de legislația în vigoare la data semnării contractului, clauză care va face obiectul unui act adițional.

7. Cu privire la cerința privind durata de încărcare a bateriilor electrice de acumulatori, din fișa tehnică nr. 10.1, pag. 22-23 și din caietul de sarcini, pag. 13, autoritatea contractantă precizează că dintr-o eroare materială s-a creat această neînțelegere, timpul maxim admisibil pentru încărcarea lentă a bateriilor, pentru încărcare de la 0% la 100% este de 7 ore, iar pentru o încărcare (20%-100%) este de 6 ore.

8. Cu privire la cerința referitoare la testul SORT2, pag. 22 și 23 din fișa tehnică 10.1 și factorul de evaluare referitor la autonomie din fișa de date, autoritatea contractantă invocă o altă eroare materială, precizând că autonomia trebuind asigurată la o viteză medie de 20 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire și climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri.

9. Cu privire la cerința referitoare la instalațiile și echipamentele electrice și electronice, autoritatea contractantă recunoaște că se impune a fi modificată pag. 27 din fișa tehnică 10.1, întrucât - 40°C este o temperatură extremă pentru zona Reșița, motiv pentru care corectează și acceptă ca valoare minimă pentru domeniul temperaturilor de utilizare o temperatură de - 20 °C.

10. Cu privire la cerința referitoare la unitatea electrică de tracțiune, achizitoarea recunoaște că se impune a fi modificată, pag. 35 din fișa tehnică 10.1 și punctul 5.1 din caietul de sarcini, întrucât, dintr-o eroare materială, s-a creat această neînțelegere, durata minimă de funcționare fără intervenții de întreținere și reparații este de 500.000 km.

11. Cu privire la cerința privind unitatea electrică de tracțiune prevăzută în fișa tehnică 10.1 și pct. 5.1 din caietul de sarcini, autoritatea contractantă precizează că este de acord cu eliminarea puterii maxime a unității electrice de tracțiune, astfel că se va menține doar valoarea minimă de 160 KW.

12. Cu privire la cerința referitoare la capacitatea stației de încărcare rapidă, achizitoarea susține că se impune menținerea cerințelor caietului de sarcini, de la pag.7 „Stație de încărcare cu energie electrică a autobuzelor de 180 KW, cu două posturi, montate una în terminalul pentru autobuze din Piața Republicii și una în Autobază (Depou) pe fundații existente, în aer liber. Permite încărcarea unui autobuz cu 180KW sau a două autobuze simultan cu 90 KW, pe timpul zilei”.

13. Cu privire la cerința referitoare la sistemul de răcire a motorului, pct. 5.1 din caietul de sarcini, pag. 52 și 53, autoritatea contractantă

menționează că nu se acceptă posibilitatea răcirii motorului/hub-ului cu apă, astfel că se vor menține prevederile din caietul de sarcini.

14. Cu privire la cerința referitoare la încărcarea bateriilor, pag. 55-56 din caietul de sarcini, autoritatea contractantă recunoaște că se impune a fi modificată, cu menținerea cerinței „încărcare rapidă 5 ... 10 minute de la rețeaua de 400 V curent alternativ, care să asigure o autonomie de 17... 20 km”, care se va completa cu „Dacă această condiție nu poate fi realizată cu o stație de încărcare cu puterea de 180 KW și cu, încărcarea de tip plug-in, se va accepta prelungirea timpului de încărcare cu încă 5 minute, respectiv timp de încărcare 10-15 min de la rețeaua de 400 V curent alternativ, care să asigure o autonomie de 17... 20 km”.

15. Cu privire la cerințele pct. 1.3 conformitatea cu documentele de standardizare din caietul de sarcini, autoritatea contractantă nu aduce niciun argument.

16. Referitor la prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, autoritatea contractantă indică faptul că data limită de depunere a ofertei este 23.08.2022.

Totodată, autoritatea contractantă precizează că prezenta procedură este supusă controlului ex-ante conform Ordinului nr. 1086 din 12.07.2022 al președintelui ANAP și a deciziei de verificare 15993 din 12.07.2022, atât până la deschiderea ofertelor și pentru toate etapele supuse procesului de evaluare.

De asemenea, autoritatea contractantă menționează că a transmis prin intermediul SICAP Solicitarea clarificări Reșița set 1 CR22072022 - Copy.pdf: Data postare: 23.07.2022 18:33, solicitări de clarificări aproape identice cu cele din contestație, exceptând cerințele de la pct. XII și XVII.

La aceste solicitări va răspunde în mod consolidat cu 11 zile înainte de data limită de depunere a ofertelor și, desigur, va aplica prevederile legale conform art. 153 din Legea nr. 98/2016.

Solicită respingerea cererii contestatoarei de obligare a sa la plata cheltuielilor de judecată.

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

În vederea atribuirii contractului de achiziție autobuze electrice, sistem de e-tiketing și stații de încărcare, cod CPV 34144910-0 *Autobuze electrice* (Rev. 2), ..., în calitate de autoritate contractantă, a inițiat procedura de licitație deschisă, online, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. CN1044777/10.07.2022.

Din informațiile anunțului de participare amintit, s-a reținut că valoarea estimată a contractului de furnizare este de 30.301.065,54 lei, fără TVA, criteriul de atribuire este „cel mai bun raport calitate-preț”, iar data limită de depunere a ofertelor a fost stabilită inițial pentru 23.08.2022, ora 15:00. Ulterior a fost decalată pentru data de 06.09.2022, ora 15:00.

Nemulțumită fiind de documentația de atribuire, ... SRL a depus contestația în analiză, solicitând remedierea documentației de atribuire, prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, suspendarea procedurii, precum și obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată.

Contestatoarea a constituit cauțiunea în sumă de 220.000,00 lei, conform 61¹ alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, fiind depusă la dosar recipisa de consemnare nr. 208248974/1 eliberată de CEC BANK, Sucursala Victoria, la data de 22.07.2022.

În ceea ce privește critica formulată de contestatoare în referire la cerința de calificare privind experiența similară, se constată că, prin fișa de date, la pct. III.1.3.a) "Capacitatea tehnică și profesională", s-a solicitat operatorilor economici "... Pentru contractele de achiziție de bunuri: executarea de livrări de tipul specificat

Lista livrărilor de produse similare efectuate în ultimii 3 ani cu indicarea valorilor, datelor și a beneficiarilor publici sau privați, cu o valoare cumulată de minim 30.000.000,00 lei fără TVA, realizată la nivelul a maxim 3 contracte.

Prin produse similare se înțelege produse de tipul: autovehicule de transport public cu tracțiune și frânare electrică, troleibuze, troleibuze cu autonomie.

Numărul de ani solicitați în vederea demonstrării experienței similare se vor calcula prin raportare la data limită de depunere a ofertelor.

Având în vedere prevederile art. 13 alin (2) din Instrucțiunea Președintelui ANAP nr. 2/2017: în concordanță cu prevederea legală menționată, dacă se decalează termenul de depunere al ofertelor, se va extinde corespunzător (cu zilele de decalare) și perioada aferentă experienței similare.

Modalitatea de îndeplinire:

Se va completa DUAE de către operatorii economici participanți la procedura de atribuire cu informațiile aferente situației lor, informații privind numărul și data contractului/contractelor invocat/invocate drept experiență similară, valoare, data și numărul documentului de recepție sau orice alt document emis sau contrasemnat de o autoritate/entitate sau de clientul beneficiar privat, precum și ponderea și/sau activitățile pentru care a fost responsabil.

Documentele justificative care probează îndeplinirea celor asumate prin completarea DUAE urmează a fi prezentate, la solicitarea autorității contractante, doar de către ofertantul clasat pe locul I în clasamentul intermediar întocmit la finalizarea evaluării ofertelor.

Livrările de produse se confirmă prin prezentarea unor certificate/documente emise sau contrasemnate de către o entitate sau de către clientul beneficiar din care să reiasă tipul produselor furnizate, beneficiarii, valoarea, perioada și locul furnizării produselor".

Față de această cerință de calificare, societatea contestatoare a susținut că este restrictivă, sens în care a precizat următoarele: " ... cu respectarea principiul proporționalității, considerăm necesară obligarea autorității contractante la modificarea documentației de atribuire în sensul

clarificării exprese a faptului că cerința experienței similare se face prin raportare atât *la autobuzele electrice, cât și la întreaga categorie a autobuzelor M3 de transport în comun de persoane (indiferent de motorizare, inclusiv de exemplu diesel/CNG)*.

(...) autobuzele diesel/CNG sunt similare ca tip și complexitate autobuzelor electrice ce urmează a fi achiziționate în cadrul procedurii. Astfel, dimensiunile autobuzului, caroseria, designul interior/exterior, sistemele software, sunt identice sau cel puțin similare atât în cazul autobuzelor electrice, cât și a celor ce funcționează pe bază de alți combustibili. Indiferent de tipul de motorizare, ar trebui avut în vedere, în mod esențial, capacitatea de a integra unitar toate componentele unui autobuz într-un singur concept destinat transportului în comun. Or, această capacitate este specifică tuturor producătorilor de autovehicule de transport în comun, iar nu doar producătorilor de autobuze electrice. (...)

Prin urmare, pentru asigurarea deplină a principiului transparenței procedurii, dar și pentru a se asigura faptul că nu se impun bariere concurențiale nejustificate pentru participarea cu ofertă la această procedură, solicităm ... obligarea autorității contractante la modificarea documentației de atribuire în sensul clarificării exprese a faptului că cerința experienței similare se face prin raportare atât *la autobuzele electrice cât și la întreaga categorie a autobuzelor M3 de transport în comun de persoane* (indiferent de motorizare, inclusiv de exemplu diesel/CNG)".

Față de cele solicitate de contestatoare, prin punctul de vedere față de contestație, autoritatea contractantă a arătat că "cerința privind experiența similară a ofertanților vine din dorința beneficiarului de a achiziționa vehicule electrice care au fost verificate pe piață, AC nu dorește să devină poligon de testare pentru firme care nu au notorietate în piață sau nu au cercetare temeinică pentru acest tip de produse, iar comportarea în exploatare a acestora nu ar putea fi predictibilă".

Mai mult, prin Strategia de contractare, față de aceeași cerință de calificare, achizitoarea a arătat că "prin cerința impusă cu privire la demonstrarea experienței similare, a dorit să se asigure că ofertanții participanți au experiența necesară și potențialul tehnic și financiar privind furnizarea unor produse/dotări de complexitate și anvergura celor supuse achiziției. Experiența similară se raportează la valoarea estimată a contractului".

Față de cele reținute, având în vedere prevederile art. 178 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 [**Autoritatea contractantă are dreptul de a stabili prin documentele achiziției cerințe privind capacitatea tehnică și profesională care sunt necesare și adecvate** pentru a se asigura că operatorii economici dețin resursele umane și tehnice și experiența necesare pentru a executa contractul de achiziție publică/acordul-cadru la un standard de calitate corespunzător], invocate și de contestatoare, precum și obiectul contractului de furnizare, de interes pentru comunitatea locală, beneficiară a autovehiculelor care se achiziționează, se consideră că cerința de calificare în discuție a fost corect impusă.

Astfel că, din acest punct de vedere, critica contestatoarei se consideră că este nefondată.

În referire la critica a II-a a contestatoarei, privind necorelarea dintre numărul de scaune pentru pasageri prevăzuți în fișa tehnică 10.1, pag. 1 (24 buc.) și în caietul de sarcini, pagina 7 (27 buc), se constată temeinicia acesteia.

Prin punctul de vedere față de contestație, achizitoarea a recunoscut cu privire la această cerință existența neconcordanței referitoare la numărul de scaune pentru pasageri, precizând că, dintr-o eroare materială s-a creat această neînțelegere, autobuzele urmând a avea o capacitate de transport de minim 80 de persoane, din care minim 24 pe scaune (calculată la $0,125\text{m}^2/\text{călător}$ în picioare, conform Regulamentului CEE- ONU nr. 107).

Constatând că această modificare nu a fost adusă la cunoștința operatorilor economici prin publicarea în SEAP, Consiliul o va obliga pe autoritatea contractantă să procedeze în consecință.

Cu privire la critica a III-a a contestatoarei, legată de cerința referitoare la capacitatea de încărcare a bateriilor electrice, prevăzută în fișa tehnică 10.1, pag. 37 "Bateriile electrice de acumulatori vor avea capacitatea de minim 400 kwh și vor asigura autonomia minimă de 200 kilometri/zi", prin contestație s-a susținut că "datorită tehnologiilor actuale ale bateriilor, aproape toți producătorii de autobuze din întreaga lume au un consum de energie mai mic de 1 kwh/km conform ciclului SORT1. În aceste condiții, având în vedere că autonomia necesară și dorită a autobuzului trebuie să fie de 200 km/zi, o baterie de 350 kWh este suficientă. O baterie de 400 kWh fiind de natură să conducă la costuri mai mari, fără ca această capacitate sporită a bateriei să fie necesară sau justificată din punct de vedere tehnic. (...) "

În consecință, pentru a evita costuri suplimentare inutile pentru o capacitate a bateriei mai mare decât cea necesară, solicită obligarea autorității la modificarea cerinței după cum urmează: *Bateriile electrice vor avea o capacitate minimă de 350 kWh și vor asigura o autonomie minimă de 200 km/zi, potrivit SORT1*".

Prin punctul de vedere față de contestație, autoritatea contractantă a susținut că "se va respecta caietul de sarcini bateriilor electrice de acumulatori vor avea capacitatea de minim 400 kWh și vor asigura autonomia minimă de 200 kilometri/zi", ne bazăm decizia pe faptul că vom avea curse în zona montană Văliug - Semenic unde temperaturile pe timp de iarnă sunt scăzute și vor influența nivelul de încărcare al bateriilor".

Din verificarea fișei tehnice 10.1, pag. 37 și caietului de sarcini, se constată că cerința criticată de contestatoare "bateriilor electrice de acumulatori vor avea capacitatea de minim 400 kWh și vor asigura autonomia minimă de 200 kilometri/zi" a fost cuprinsă doar în fișa tehnică 10.1, nu și în caietul de sarcini.

Determinând că explicațiile aduse de autoritatea contractantă sunt întemeiate, cursele efectuate în zona montană Văliug - Semenic cu temperaturi pe timp de iarnă scăzute influențând nivelul de încărcare al

bateriilor, Consiliul consideră că specificația tehnică a fost corect impusă, critica contestatoarei fiind considerată nefondată.

În ceea ce privește critica a IV-a a contestatoarei, referitoare la cerința caietului de sarcini, de la pct. 1.2, pag. 9, este de reținut că această cerință prevede următoarele "STAȚIILE DE ÎNCĂRCARE CU ENERGIE ELECTRICĂ A AUTOBUZELOR ELECTRICE vor fi furnizate împreună cu montajul și punerea în funcțiune. Ofertantul va efectua probele de anduranță și punere în funcțiune – atât pentru stațiile de încărcare lentă, cât și pentru cele de încărcare rapidă".

Prin contestație, autoarea acesteia a susținut că se impune modificarea acesteia, "având în vedere specificitatea reglementărilor în domeniul autorizării construcțiilor și lucrările de construcții în general, documentația de atribuire nu conține prevederi suficiente și necesare pentru pregătirea ofertelor pentru această componentă a procedurii - lipsesc detalii tehnice, precum cele referitoare la infrastructură, liniile electrice etc. din locurile în care autoritatea dorește să instaleze stațiile de încărcare.

(...) din perspectiva eficienței utilizării fondurilor publice și a asigurării finalizării proiectului în termen, ar fi recomandat ca autoritatea să preia sarcinile ce țin de instalarea stațiilor de încărcare.

(...) solicităm obligarea autorității la completarea documentației de atribuire cu informații mai detaliate referitoare la infrastructura, liniile electrice etc. din locurile în care dorește să instaleze stațiile de încărcare; alternativ, pentru a asigura buna-desfășurare a proiectului, solicităm preluarea sarcinilor legate de instalarea stațiilor de încărcare de către autoritatea contractantă".

Prin punctul de vedere față de contestație, achizitoarea a precizat că "Se va respecta STAȚIILE DE ÎNCĂRCARE CU ENERGIE ELECTRICĂ A AUTOBUZELOR ELECTRICE vor fi furnizate împreună cu montajul și punerea în funcțiune. Ofertantul va efectua probele de anduranță și punere în funcțiune - atât pentru stațiile de încărcare lentă cât și pentru cele de încărcare rapidă. Montajul stațiilor se va face pe fundații existente circuitele electrice fiind asigurate până la fundații. Tablourile electrice ale stațiilor de încărcare vor fi livrate de furnizor. Menționează că această achiziție de produse face parte dintr-un proiect mai mare care are asigurate toate aprobările legale privind construcțiile, nefiind necesare nici avize de racordare din partea furnizorilor de energie electrică".

Având în vedere obiectul contractului de furnizare care se intenționează a se atribui *achiziție autobuze electrice, sistem de e-tiketing și stații de încărcare*, nu se poate considera că se impune preluarea sarcinilor legate de instalarea stațiilor de încărcare de către autoritatea contractantă.

Cu toate acestea, constatând că au fost furnizate informații legate de stațiile de încărcare cu energie electrică a autobuzelor electrice care nu au fost cuprinse în documentația de atribuire, se impune aducerea la cunoștința operatorilor economici a acestor informații prin publicare lor în SEAP.

Prin urmare, din acest punct de vedere, critica contestatoarei se consideră întemeiată, în parte.

Cu privire la critica a V-a a contestatoarei, legată de cerința referitoare la implementarea sistemului de e-ticketing, față de care consideră că se impune a fi modificată/completată la pag. 7 din caietul de sarcini, este de reținut că sunt prevăzute următoarele: „Sub denumirea generică de sistem de E-ticketing se urmărește achiziționarea:

Hardware și software pentru sistemul de backoffice inclusiv echipamente și infrastructură de comunicație;

Hardware și software pentru sistemul de management al flotei partea de dispecerat, inclusiv echipamente și infrastructura de comunicație pentru o flotă de aprox. 50 de vehicule.

Validatoare pentru bilete pentru tramvai cu montaj și punere în funcțiune, inclusiv integrarea în sistemul ITS al tramvaiului (4 buc/tramvai). Validatoarele de pe autobuze se consideră că fac parte din furnitura acestora și sunt incluse în prețul autobuzului împreună cu echipamentele de supraveghere video, numărare călători, comunicare și informare a călătorilor”.

Prin contestație, autoarea acesteia a susținut că, „având în vedere că autoritatea include, de asemenea, lucrări de hardware și software în cadrul acestei licitații pentru 50 de vehicule, precum și pentru 4 tramvaie, este necesară completarea documentației de atribuire cu mai multe detalii despre aceste vehicule (tipuri de vehicule, ce tipuri de echipamente și infrastructură de comunicații vor fi necesare pentru aceste vehicule etc.), deoarece, în prezent, nu cunoaștem detalii despre infrastructura acestor vehicule, care ar putea fi nepotrivite pentru astfel de lucrări.

Or, pentru pregătirea ofertei este necesară cunoașterea caracteristicilor tehnice a acestor vehicule, care nu fac parte din prezenta procedură, dar pe care urmează să fie dotate cu sisteme de e-ticketing”, motiv pentru care solicită obligarea autorității la completarea documentației de atribuire cu aceste detalii/caracteristici tehnice.

Prin punctul de vedere față de contestație, achizitoarea a arătat că „solicită furnizarea de hardware și software pentru 50 de vehicule dintre care fac parte cele 13 tramvaie menționate, cele 10 autobuze care fac obiectul acestei achiziții și alte 23 de vehicule noi care vor face obiectul unei achiziții viitoare (care se vor adapta la sistemul creat prin această achiziție, dar nu sunt în sarcina acestui furnizor). În aceste condiții sistemele hardware și software solicitate sunt noi, deci nu trebuie să integreze ceva existent exceptând tramvaiele, dar trebuie să fie capabil să gestioneze în total 50 de vehicule și să fie deschis și pregătit să adăuneze încă 23 de vehicule cu aceleași caracteristici ca și autobuzele livrate prin această achiziție”.

Având în vedere explicațiile aduse de autoritatea contractantă, precum și faptul că sistemul de e-ticketing implică doar alimentare cu energie electrică, se consideră că nu este necesară furnizarea de informații suplimentare cum solicită contestatoarea chiar dacă, din cele 50 de vehicule care trebuie să fie gestionate, sunt 10 autobuze noi care fac obiectul acestei achiziții, altele 23 autobuze cu aceleași caracteristici vor face obiectul unei proceduri viitoare, restul de 17 fiind tramvaie.

Cu toate acestea, având în vedere că autoritatea contractantă nu a publicat în SEAP explicațiile prezentate raportat la cele criticate, se impune ca aceasta să procedeze în consecință.

Prin urmare, critica se consideră întemeiată, în parte.

În referire la critica a VI-a a contestatoarei legată de cerința de la pct. 11.3, pag. 92 și 93 din caietul de sarcini, privind activitatea de remediere a defecțiunilor care nu sunt imputabile furnizorului și care nu pot fi remediate de TUR, aceasta susține că "acordarea unui angajament de preț fix în ofertă pentru piesele de schimb și subansamblele autobuzelor pe întreaga perioadă este nesustenabil și nu ține cont de realitatea economică din piața, având în vedere următoarele:

- condițiile inflației globale actuale, precum și creșterile semnificative ale tuturor costurilor aferente producției industriale ca urmare a conflictului militar din Ucraina și a pandemiei de COVID-19 (energie electrică, gaz, carburanți, materie primă etc.);

- faptul că se preconizează că aceste crize își vor spori efectele pe viitor, astfel încât nu există o predictibilitate a modului în care aceste costuri vor evolua, în special pe durata îndelungată a perioadei de garanție a autobuzelor (5 ani!);

- faptul că, cu titlu de regulă, legislația în vigoare impune actualizarea prețurilor contractelor de achiziție publică în orice circumstanță în care durata acestora este mai mare de 24 luni tocmai pentru a acoperi orice posibil dezechilibru contractual ce ar putea apărea ca urmare a fluctuației prețurilor.

Astfel, se impune modificarea cerinței în sensul includerii unei ajustări anuale a prețurilor pieselor de schimb și subansamblurilor de schimb ale autobuzelor din oferta prezentată, în funcție de rata inflației anunțată de Institutul Național de Statistică din România, după cum urmează:

Pentru remedierea defecțiunilor neimputabile ofertantului declarat câștigător, apărute în perioada de garanție, acesta are obligația de a furniza autorității contractante, la cerere, piesele și subansamblele de schimb necesare la prețurile din oferta prezentată, ce va indica pentru fiecare reper în parte furnizorul, codul de producător și prețul unitar în Lei, exclusiv TVA. Aceste prețuri se vor ajusta anual în funcție de rata inflației anunțată de Institutul Național de Statistică din România pe toată perioada de garanție a autobuzelor".

Prin punctul de vedere față de contestație, autoritatea contractantă a precizat că, "pentru remedierea defecțiunilor neimputabile ofertantului declarat câștigător, apărute în perioada de garanție, acesta are obligația de a furniza autorității contractante, la cerere, piesele și subansamblele de schimb necesare la prețurile din oferta prezentată, ce va indica pentru fiecare reper în parte furnizorul, codul de producător și prețul unitar în Lei exclusiv TVA. Prețurile acestor repere se vor ajusta în concordanță cu o formulă reglementată de legislația în vigoare la data semnării contractului, clauză care va face obiectul unui act adițional".

Raportat la cele reținute, se consideră că, în condițiile în care a admis că este posibilă ajustarea prețurilor reperelor necesare în perioada de garanție, pe baza unei formule potrivit legislației în vigoare,

achizitoarea va trebui să cuprindă această prevedere în documentația de atribuire și în formularul de contract, aspecte care trebuie aduse la cunoștința ofertanților prin publicarea acestora în SEAP.

Astfel că, și din acest punct de vedere, critica contestatoarei este întemeiată.

Cât privește critica a VII-a a contestatoarei, în referire la cerința legată de durata de încărcare a bateriilor electrice de acumulatori care se impune a fi clarificată, întrucât la pag. 22 și 23 din fișa tehnică nr. 10.1 se prevede maxim 7 ore, iar la pag. 13 din caietul de sarcini se prevede cel mult 6 ore, se constată temeinicia acesteia.

În aprecierea acestei finalități s-au avut în vedere cele precizate de achizitoare în punctul de vedere față de contestație că, "dintr-o eroare materială s-a creat această neînțelegere, timpul maxim admisibil pentru încărcarea lentă a bateriilor, pentru încărcare de la 0% la 100% este de 7 ore, iar pentru o încărcare (20%-100%) este de 6 ore".

Totodată, având în vedere că explicațiile acestea nu au fost aduse la cunoștința operatorilor economici, motiv pentru care achizitoarea va fi obligată să procedeze în consecință.

În ceea ce privește critica a VIII-a formulată de contestatoare legat de viteza medie prevăzută la pag. 22 și 23 din fișa tehnică 10.1, precum și în cadrul factorului de evaluare referitor la autonomie, respectiv minim 200 km, se constată temeinicia acesteia.

Prin punctul de vedere față de contestație, autoritatea contractantă a recunoscut că "dintr-o eroare materială s-a creat această neînțelegere, autonomia trebuie asigurată la o viteză medie de 20 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire și climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri".

Față de explicațiile achizitoarei, contestatoarea nu a mai formulat punct de vedere.

În aceste condiții, se consideră necesară publicarea acestei remedieri a documentației de atribuire.

Cu privire la critica a IX-a formulată de contestatoare, în referire la cerința privind instalațiile și echipamentele electrice și electronice, aflată la pag. 27 din fișa tehnică 10.1, este de reținut că are următorul cuprins: „Toate echipamentele electrice și electronice mai jos menționate trebuie să corespundă următoarelor condiții privitoare la mediul urban:

- zona climatică: N;
- domeniul temperaturilor de utilizare: -10C ... +80C;
- umiditatea relativă a aerului la 20C: max. 80%."

Prin contestație, autoarea acesteia a susținut faptul că "domeniul temperaturilor de utilizare a echipamentelor electrice și electronice apare ca fiind disproportionat, fiind incluse temperaturi extreme ce nu au fost înregistrate vreodată în România. Considerăm că domeniul temperaturilor de utilizare ar trebui să fie cuprins între următoarele valori: -10 C .. +80C, temperatura de -10C fiind specifică temperaturilor din Reșița.

Mai mult, arată că adaptarea echipamentelor pentru o temperatură de utilizare de -40°C presupune materiale suplimentare care se traduc în costuri suplimentare, nejustificate raportat la zona climatică în care vor circula respectivele autobuze. Or, raportat la principiul eficienței utilizării fondurilor publice, nu există motive pentru care autoritatea contractantă ar contracta costuri suplimentare pentru dotări ce nu sunt necesare și nici utile”.

Prin punctul de vedere față de contestație, achizitoarea a recunoscut că ”- 40°C este o temperatură extremă pentru zona Reșița, corectăm și acceptăm ca valoare minimă pentru domeniul temperaturilor de utilizare o temperatură de - 20 °C”, însă nu a adus la cunoștința operatorilor economici această informație.

Prin urmare, critica contestatoarei este întemeiată și din acest punct de vedere, achizitoarea urmând a fi obligată la publicarea în SEAP a modificării care a fost identificată.

În referire la critica a X-a formulată de contestatoare legată de cerința privind unitatea electrică de tracțiune, în condițiile în care, la pag. 35 și 36 din fișa tehnică 10.1 se prevede pentru motor o durată de funcționare de minimul 500.000 km, în timp ce la pct. 5.1 din caietul de sarcini (pag. 52) se prevede o durată de funcționare a motorului diferită, de minimum 450.000 km, se constată temeinicia acesteia.

Prin punctul de vedere față de contestație, achizitoarea a recunoscut că ”dintr-o eroare materială s-a creat această neînțelegere, durata minimă de funcționare fără intervenții de întreținere și reparații este de 500.000 km”.

Pentru faptul că achizitoarea nu a adus la cunoștința ofertanților această modificare, se impune publicarea ei în SEAP.

Cât privește critica a XI-a formulată de contestatoare în referire la cerința privind unitatea electrică de tracțiune, având în vedere că în fișa tehnică 10.1, la pag. 36 s-a solicitat ”puterea nominală totală a unității electrice: minim. 160 – max. 240 kW”, iar prin caietul de sarcini, la pct. 5.1, la pag. 53, s-a solicitat ”puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune: minim. 160 kW”, se constată temeinicia acesteia.

Prin punctul de vedere față de contestație, autoritatea contractantă a precizat că este de acord cu eliminarea puterii maxime a unității electrice de tracțiune, astfel că se va menține doar valoarea minimă de 160 kW.

Pentru faptul că achizitoarea nu a adus la cunoștința ofertanților nici această modificare, se impune publicarea ei în SEAP.

În privința criticii a XII-a formulată de contestatoare în referire la cerința legată de capacitatea stației de încărcare rapidă, care, în opinia sa, ar trebui modificată la pag. 7 din caietul de sarcini, este de reținut că cerința impune următoarele: ”stație de încărcare cu energie electrică a autobuzelor de 180 kW, cu două posturi, montate una în terminalul pentru autobuze din Piața Republicii și una în Autobaza (Depou) pe fundații existente,

în aer liber. Permite încărcarea unui autobuz cu 180 kW sau a două autobuze simultan cu 90 kW, pe timpul zilei”.

Prin contestație, societatea contestatoare a susținut că, ”având în vedere condițiile din Reșița și autonomia dorită, vor fi suficiente stații de încărcare de 150 KW pentru încărcare rapidă. Având în vedere că furnizarea unor stații de încărcare de 180kW ar genera costuri mai ridicate și inutile, solicităm obligarea autorității contractante la modificarea documentației de atribuire după cum urmează:

Stație de încărcare cu energie electrică a autobuzelor de 150 KW, cu două posturi, montate una în terminalul pentru autobuze din Piața Republicii și una în Autobaza (Depou) pe fundații existente, în aer liber. Permite încărcarea unui autobuz cu 150KW sau a două autobuze simultan cu 90 KW, pe timpul zilei”.

Prin punctul de vedere, achizitoarea a precizat că se mențin cerințele caietului de sarcini ”stație de încărcare cu energie electrică a autobuzelor de 180 kW, cu două posturi, montate una în terminalul pentru autobuze din Piața Republicii și una în Autobaza (Depou) pe fundații existente, în aer liber. Permite încărcarea unui autobuz cu 180 kW sau a două autobuze simultan cu 90 kW, pe timpul zilei”.

Față de cele reținute, în condițiile în care autoritatea contractantă este cea mai în măsură să stabilească propriile nevoi, raportat la obiectul contractului care se intenționează a se atribui și în absența unor argumente concrete, Consiliul nu poate admite o modificare a documentației în sensul celei solicitate de contestatoare.

Astfel că, din acest punct de vedere, critica contestatoarei se consideră nefondată.

Cu referire la critica a XIII-a a contestatoarei, legată de cerința privind sistemul de răcire a motorului față de care consideră că se impune a fi modificată la punctul 5.1 din caietul de sarcini, pag. 52-53, întrucât documentația de atribuire nu prevede posibilitatea răcirii motorului/hub-ului cu apă.

Prin contestație, societatea contestatoare a susținut că, ”datorită tehnologiei de astăzi, sistemele de răcire cu apă sunt mai eficiente decât sistemele de răcire cu aer pentru componentele care necesită funcționare la temperaturi precum cele din România. Motorul de tracțiune al autobuzului pe care ne propunem să îl ofertăm are un sistem de răcire cu apă foarte eficient.

Astfel, pentru a elimina această limitare care restricționează concurența, dar și pentru a asigura oferirea unor autobuze dotate cu cele mai noi și eficiente tehnologii, solicită modificarea acestei cerințe după cum urmează:

Motorul de tracțiune/hub-ul va fi un motor electric asincron/sincron trifazat cu randament ridicat alimentat de la un invertor. Motorul/hub-ul va avea o construcție simplă, robustă și ușor de întreținut, cu răcire exterioară cu aer auto ventilat sau răcire cu apă și cu o durată de funcționare de minim 450.000 km fără intervenții de întreținere și reparații. Transmisia mișcării la roți se va efectua prin reductor mecanic diferențial. Se admite și motor cu magneți permanenți, cu o garanție din partea producătorului că magneții nu se demagnetizează și motorul nu își pierde caracteristicile pe toată durata de

utilizare a autobuzului electric (minim 15 ani). Motorul/hub-ul trebuie să funcționeze și ca generator electric, în regimul de frânare electrică, situație în care va recupera până la maxim 80 % din energia de frânare. Motorul de tracțiune/hub-ul va fi fără perii, realizat cu lagăre izolate electric, fără întreținere și dotat cu senzori pentru sesizarea depășirii temperaturii normale de funcționare, montați în stator.

Motorul de tracțiune/hub-ul trebuie să aibă circuitul de aer pentru răcire/sistemul de răcire cu apă realizat astfel încât apa care poate pătrunde accidental să nu intre în contact cu bobinajele. Gradul de protecție al motorului trebuie să fie minim IP 65. Dacă circuitul de aer este utilizat pentru răcire, bobinajul trebuie să fie realizat în clasa C 200. (...)

Echipamentul de tracțiune trebuie să fie realizat utilizând tehnologie IGBT (Insulated-Gate Bipolar Transistor) și trebuie să fie comandat de unitatea de comandă și control cu microprocesor. Dacă circuitul de aer este utilizat pentru răcire, componentele de forță IGBT trebuie să fie montate izolat pe radiatoare, iar răcirea acestora se va face prin ventilație forțată cu ventilatoare fără perii și fără întreținere”.

Prin punctul de vedere față de contestație, autoritatea contractantă nu a acceptat ca răcirea motorului/hub-ului să se realizeze cu apă, astfel că se vor menține prevederile caietului de sarcini.

Având în vedere modificările sugerate de contestatoare, mai sus redate, faptul că autoritatea contractantă nu a acceptat propunerea contestatoarei de răcire a motorului/hub-ului cu apă, precum și impactul importat asupra comunității locale pe care îl are achiziția de autobuze electrice în discuție, se consideră că nu se impune o modificare de tipul celei solicitate de contestatoare.

Astfel că, și din acest punct de vedere, critica contestatoarei se consideră nefondată.

Cât privește critica a XIV-a a contestatoarei, legată de cerința privind încărcarea bateriilor de la pag. 55 și 56 din caietul de sarcini, considerând că se impune a fi modificată, respectiv eliminată cerința „încărcarea rapidă 5 ...10 minute de la rețeaua de 400 V curent alternativ, care să asigure o autonomie de 17 ... 20 km”, întrucât această soluție nu este posibilă din punct de vedere tehnic în lipsa dotării autobuzelor cu un pantograf, se constată lipsa de temeinicie a acesteia.

Prin contestație, contestatoarea a precizat că, ”având în vedere că autoritatea contractantă nu dorește implementarea unei soluții cu pantograf, încărcarea rapidă de 5-10 minute apare ca fiind imposibilă din punct de vedere tehnic, încărcarea de tip plug-in neavând capacitatea de a încărca bateriile în durata indicată prin caietul de sarcini, cerința fiind disproporționată.

Prin urmare, pentru a adapta cerința din caietul de sarcini la specificul bateriilor de tip plug-in, solicităm modificarea acesteia după cum urmează:

Datorită condițiilor specifice ale transportului public în Reșița autobuzele electrice trebuie să aibă două sisteme de încărcare a bateriilor, ce trebuie să funcționeze cu același randament în conformitate cu condițiile climaterice indicate la paragraful 1.1 (- 30 °C ... + 40 °C):

- *încărcare lentă de maxim 6 ore în care bateriile să se încarce la 100 % din capacitate. Pentru această încărcare autobuzele electrice trebuie să aibă o priză trifazată de 400 V curent alternativ prin care se cuplează cu un conector adecvat la stația de încărcare care alimentează bateriile cu energie electrică trifazată la 400 V curent alternativ. Furnizorul de autobuze electrice trebuie să furnizeze și conectorii adecvați pentru cuplarea la priza autobuzului electric (cele 2 piese, priza și conectorul, trebuie să fie compatibile), utilizatorul va lega acest conector la stația proprie de încărcare. Autobuzul electric trebuie să aibă echipamentul electronic adecvat pentru acest fel de încărcare, care să controleze complet procesul de încărcare, să regleze: tensiunea necesară pentru încărcare, limitarea de curent (reglabilă) sau de tensiune, după caz, protecțiile necesare pentru siguranța bateriilor și a stațiilor de încărcare etc.*

- ~~încărcarea rapidă 5 ...10 minute de la rețeaua de 400 V curent alternativ, care să asigure o autonomie de 17 ... 20 km".~~

Având în vedere argumentele aduse de contestatoare în referire la faptul că pentru achiziția autobuzelor electrice nu s-a acceptat implementarea unei soluții cu pantograf, în lipsa acestuia neputându-se asigura, tehnic, realizarea încărcării rapide, se consideră, pe de o parte, că, în egală măsură, aceste două modalități de încărcare lentă și rapidă sunt necesare pentru autobuzele electrice care se achiziționează.

Mai mult, argumentele prezentate de contestatoare, nu pot susține ideea promovată de aceasta că, în lipsa pantografelor, nu s-ar putea realiza încărcarea rapidă în condițiile solicitate prin caietul de sarcini.

Nefiind reținute argumente care să conducă la eliminarea cerinței cum a solicitat contestatoarea, Consiliul constată și această critică nefondată.

În referire la critica a XVI-a a contestatoarei, legată de cerințele pct. 1.3 "Conformitatea cu documentele de standardizare" din caietul de sarcini, susține că se referă, în anumite cazuri, la reglementări abrogate sau irelevante pentru obiectul procedurii, și se impun a fi modificate, fiind relevante prevederile Regulamentul nr. 48 al CEE-ONU - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor cu privire la instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă.

Prin contestație, autoarea acesteia a indicat reglementări cuprinse în documentația de atribuire care ar trebui, după caz modificare/eliminarea, sens în care a indicat regulamentele CEE-ONU R36; CEE-ONU R51; CEE-ONU R68; CEE-ONU R80; Directiva 2001/85/CEE; Directiva 76/757/CE modificată; Directiva 76/758/CE modificată; Directiva 76/759/CEE modificată; Directiva 76/760/CEE modificată; Directiva 76/761/CEE modificată; Directiva 76/762/CEE modificată; Directiva 77/538/CEE modificată; Directiva 77/539/CEE modificată; Directiva 77/540/CEE modificată; Directiva 74/408/EEC; Directiva 78/316/EEC; Directiva 2001/56/EEC; Directiva 92/22/EEC; Directiva 92/23/EEC

Față de cele sesizate de contestatoare, autoritatea contractantă nu a exprimat niciun punct de vedere.

Având în vedere că autoritatea contractantă trebuie să asigure prin informațiile documentației de atribuire o ***informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire***, se impune actualizarea tuturor reglementărilor avute în vedere.

Pentru acest motiv critica contestatoarei se consideră întemeiată.

Cât privește solicitarea contestatoarei de decalare a termenului de depunere a ofertelor, astfel încât să poată beneficia de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentelor de calificare și elaborarea ofertelor, întrucât perioada rămasă până la data limită pentru primirea ofertelor este relativ scurtă, respectiv 28.07.2022, se constată că este rămasă fără obiect.

Din verificarea anunțului de participare publicat în SEAP, se constată că, ulterior depunerii contestației, în data de 11.08.2022, achizitoarea a prelungit perioada de depunere a ofertelor pentru 06.09.2022, ora 15:00.

Vizavi de solicitarea contestatoarei de obligare a autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată, vor fi respinse, nefiind depuse documente în susținerea acestora.

Pentru toate aceste motive, Consiliul va admite, în parte, contestația formulată de SRL, în contradictoriu cu, și va dispune remedierea documentației de atribuire, precum și publicarea în SEAP a informațiilor prin care a acceptat cele solicitate de contestatoare.

Cererea de suspendare a procedurii a fost respinsă prin Încheierea nr. 1922/C9/1729 din 25.07.2022.

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

CONSILIUL DECIDE:

În temeiul art. 26 alin. (2) și (5) 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, pentru considerentele evocate în motivarea prezentei, admite, în parte, contestația depusă de SRL, în contradictoriu cu Obligă autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire și publicarea acesteia în SEAP, inclusiv a informațiilor prin care a acceptat cele solicitate de contestatoare, în termen de 15 zile de la data primirii prezentei, cu respectarea celor din motivare și a prevederilor legale în vigoare.

În temeiul art. 26 alin. (6) din lege, respinge, ca rămasă fără obiect, solicitarea contestatoarei privind decalarea termenului de depunere a ofertelor.

În temeiul art. 26 alin. (9) din lege, respinge solicitarea contestatoarei de obligare a autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată.

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

Redactată în 4 exemplare originale, conține 23 pagini.