



CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

C. N. S. C.

Str. Stavropoleos nr.6, Sectorul 3, București, România, CP 030084, CIF 20329980
Tel. +4 021 3104641 Fax. +4 021 3104642 Fax. +4 021 8900745 www.cnsc.ro

În conformitate cu prevederile art. 12 alin. (1) și ale art. 27 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, Consiliul adoptă următoarea,

DECIZIE

Nr. ...

Data: ...

Prin contestația nr. 287/14.08.2020, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. ..., formulată de către SC ... SA, cu sediul în comuna ..., având CUI RO..., înmatriculată în Registrul Comerțului sub nr. ..., reprezentată legal de președintele consiliului de administrație ..., împotriva documentației de atribuire, elaborată de către ..., cu sediul în ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de atribuire, prin licitație deschisă, derulată online, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „*Furnizare 10 autobuze noi nearticulate, cu acționare complet electrică, dotate cu sistem de E-Ticketing, destinate transportului public de călători în ...*”, cod CPV 34144910-0 Autobuze electrice (Rev. 2), (anunț de participare simplificat ...), s-a solicitat „*admiterea contestației și obligarea autorității contractante la adoptarea de măsuri de remediere în sensul clarificării/eliminării/ modificării unor elemente din documentația de atribuire, inclusiv prelungirea, în mod corespunzător, a termenului de depunere a ofertelor iar, în măsura în care nu este posibil a fi adoptate masuri de remediere, (...), anularea procedurii de atribuire, (...)*”.

În luarea deciziei asupra cauzei de față,
Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor
reține următoarele:

Prin contestația nr. 287/14.08.2020, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. ..., SC ... SA critică documentația de atribuire, elaborată de către ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de atribuire, prin licitație deschisă, derulată online, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „*Furnizare 10 autobuze noi nearticulate, cu acționare complet electrică, dotate cu sistem de E-Ticketing, destinate transportului public de călători în ...*”, solicitând cele redată în partea introductivă.

Contestatoarea menționează că, în urma analizării documentației de atribuire, a constatat că aceasta conține informații neclare despre produsele care urmează a fi achiziționate, neputând fi identificat obiectul achiziției/interesul autorității contractante, existând multiple neconcordanțe/erori/incoerență cu privire la specificațiile tehnice solicitate în caietul de sarcini, inclusiv factori de evaluare care nu sunt precizați în mod clar, unii fiind „*chiar formali*”, de natură a nu reflecta un avantaj real pentru autoritatea contractantă și specificații tehnice restrictive de natură a restrânge concurența, cu nerespectarea principiilor care stau la baza atribuirii contractelor de achiziție publică, astfel cum acestea sunt reglementate de art. 2 din Legea nr. 98/2016.

1. Menționând că, la pct. 3 „Descrierea produselor solicitate” (pag.13/110) al caietului de sarcini, autoritatea contractantă a inserat următoarea cerință: „*Autobuzele electrice vor avea omologările acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, categoria M3 pentru autobuzele de tipodimensiune medie, în baza directivelor-cadru: Directiva 70/156/CE modificată de Directiva 2005/64/CE, 2001/85/CE, 2004/104/CE sau Certificat de omologare de tip RAR, conform Legii 230/2003 pentru aprobarea OG nr. 78/200 și a Ordinelor MTCT nr. 2132-2005-RNTR, MLPTL nr. 211/2003-RNTR 2, modificat și completat de Ordinele MTCT nr. 2194-2004 și 2218-2005, 2135-2005- RNTR 4*”, SC ... SA susține că este imposibil să ofere autobuze electrice omologate de autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene în baza Directivei 70/156/CE, modificată de Directiva 2005/64/CE, 2001/85/CE, 2004/104/CE, deoarece Directiva 70/156/CE nu se aplica și nu s-a aplicat niciodată la omologarea autobuzelor din categoria M3 și, mai mult, Directivele 70/156 /CE, 2005/64/CE, 2001/85/CE , 2004/85/CE sunt abrogate încă din anul 2012 .

În contextul celor expuse, consideră că este obligatoriu ca autoritatea contractantă să solicite ca autobuzele ce se doresc a fi achiziționate să fie omologate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene conform legislației în vigoare aplicabile în domeniu, eliminând cerința ca autobuzele să fie omologate în baza unor acte abrogate.

2. Contestatoarea arată că tot la pct. 3 „Descrierea produselor solicitate”, pct. 2 din Tabelul nr. 3 (pag. 13/110) din caietul de

sarcini, autoritatea contractantă prevede achiziționarea de „Stație de încărcare compatibilă a autobuzelor livrate”, iar în Anexa nr. 1 „Centralizator tehnic pentru autobuze tipodimensiune medie”, pct. 12, (pag. 88/110), precizează că „Încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza prin cuplarea autobuzului electric la o stație de încărcare rapidă care nu face obiectul prezentei achiziții”, neclarificând dacă autobuzele oferite trebuie să fie compatibile cu o stație de încărcare rapidă, achiziționată deja de municipalitate sau stația urmează să fie achiziționată în viitor printr-o procedură separată, sau este vorba despre una și aceeași stație, respectiv cea pe către trebuie să o ofere participanții la procedură.

În opinia contestatoarei, este important ca autoritatea contractantă să clarifice acest aspect, împrejurare în care va trebui să indice și specificațiile tehnice ale stației de încărcare rapidă achiziționată printr-o procedură separată, în caz contrar, neputându-se oferi un autobuz compatibil cu stația de încărcare rapidă respectivă.

3. Contestatoarea menționează că, în caietul de sarcini, pag. 15/110, „Descrierea generală constructivă a autobuzelor”, se specifică faptul că „Autobuzele vor avea o capacitate de transport de minim 50 de persoane, din care minim 15 pe scaune și minimum 35 în picioare, calculată la 0,125 mp/călător în picioare, conform Regulamentului CEE - ONU nr. 107, care se adaugă 1 loc pt. șofer ...”, la pag. 18/110, „Caracteristici masice”, capacitatea de transport călători solicitată este de minim 45 călători, iar la pagina 99 din caietul de sarcini - Anexa 2 „Centralizator parametrii minimali și maximali -autobuz tipodimensiune medie”, capacitatea de transport solicitată este de minim 40 călători.

Apreciind că autoritatea contractantă este „foarte nehotărâtă asupra capacității de transport a autobuzelor” ce se doresc a fi achiziționate, în pofida faptului că aceasta este un factor de evaluare în prezenta procedură, autoritatea contractantă nefiind decisă inclusiv, ce anume să puncteze, numărul total de locuri sau numărul de locuri pe scaune, SC ... SA susține că se impune a fi clarificată capacitatea de transport solicitată de autoritatea contractantă în raport cu necesitățile sale reale de transport.

4. De asemenea, arată, cu privire la capacitatea de transport, la pag. 15/110 a caietului de sarcini, în „Descrierea generală constructivă a autobuzelor”, autoritatea contractantă prevede că „Producătorul poate suplimenta numărul de locuri pentru călătorii din autobuzul electric prin montarea de scaune rabatabile. Aceste scaune rabatabile vor fi amplasate în sectorul pentru persoanele cu dizabilități”, având astfel „cel puțin, o exprimare improprie, care creează confuzie”, deoarece nu se poate suplimenta numărul de locuri, ci, se poate, cel mult, asigura un confort suplimentar prin poziții așezat suplimentare, atunci când situația o permite, iar acestea nu pot fi amplasate în

sectorul pentru persoane cu dizabilități, ci, cel mult, în zona destinată căruciorului rulant.

Afirmând că nu este clar, de asemenea, dacă asigurarea unui confort suplimentar prin poziții așezat suplimentare ar reprezenta o obligație pentru producătorul de autobuze sau numai o opțiune, autoarea contestației susține că este absolut necesară clarificarea acestui aspect, cu atât mai mult cu cât trebuie relevat interesul autorității și nu să rămână la latitudinea ofertantului /producătorului.

5. O altă critică a contestatoarei vizează „Dimensiunile generale ale autobuzelor” prevăzute la pag. 18/110, pct. C1, al caietului de sarcini, astfel: Dimensiuni exterioare: „Lungime totală: minim 7000-maxim 8400 mm”. Susține că acest „interval” indicat de autoritatea contractantă nu reflectă nevoile acesteia, ci creează doar „iluzia unei concurențe reale la procedura de atribuire”, întrucât, la acest moment, nu există pe piață un autobuz electric cu lungimea de 7000 mm și, chiar dacă ar exista, această lungime nu permite din punct de vedere tehnic (nefiind asigurate dimensiunile necesare) îndeplinirea cerinței de capacitate de transport de *„minim 50 de persoane (sau oricare ar fi ea), din care minim 15 pe scaune și minimum 35 în picioare, calculată la 0,125 mp/călător în picioare, conform Regulamentului CEE - ONU nr. 107, care se adaugă 1 loc pentru șofer”*.

Pe de altă parte, apreciază că limita maximă de 8400 mm este extrem de restrictivă și disproporționată, favorizând un tip de autobuze cu lungimea între 8000mm - 8315mm, în condițiile în care, în mod uzual, lungimea standard a autobuzelor de dimensiuni medii este de 8500 mm.

Subliniază faptul că în solicitarea sa de clarificări a întrebat autoritatea contractantă de ce a indicat o lungime de maxim 8400 mm și nu o lungime de maxim 8500 mm, 8500 mm fiind lungimea standard, practică de majoritatea producătorilor de autobuze de dimensiune medie.

Învederează faptul că, având calitatea de producător și furnizor de autobuze poate afirma că, pe piață, sunt doar 2 tipuri de autobuze electrice care se pot încadra în intervalul minim 7000- maxim 8400 mm, respectiv un tip de autobuz marca ... cu lungimea de 8314 mm și un tip de autobuz marca ..., cu lungimea de 8000mm, ambele tipuri de autobuze fiind comercializate în România de unul și același dealer, respectiv ... SRL.

De asemenea, contestatoare consideră că nu ar trebui să existe nicio justificare tehnică care să împiedice achiziția de autobuze cu lungimea maximă de 8500 mm, deoarece, în mod practic, diferența de doar 100 mm nu afectează manevrabilitatea autobuzelor sau condițiile de parcare/staționare și nu se pot invoca constrângeri de infrastructură rutieră, cu atât mai mult cu cât însăși autoritatea contractantă impune în caietul de sarcini performanțe de viraj

specifice pentru autobuze de capacitate mare, aproximativ 12.000 mm, și anume: pagina 18/110 - caracteristici funcționale ale autobuzelor electrice (manevrabilitate): „performante la viraj (manevrabilitatea), conform Regulamentului CEE-ONU: autobuzele trebuie să se înscrie în oricare sens de brăcaj, în interiorul unui cerc cu rază de 12,5m, fără ca vreunul din punctele sale extreme să depășească perimetrul cercului, conform Regulamentului CEE-ONU nr. 107”.

În aceste condiții, autoarea contestației apreciază că menținerea unei limite maxime de 8400 mm pentru lungime este de natură a restricționa concurența.

Susține că stabilirea de către autoritatea contractantă a unei limite maxime pentru lungimea de 8500 mm sau a unui alt alt interval, între 8000 mm - 8500 mm sau între 8000 mm - 9000 mm, ar fi în avantajul său, inclusiv capacitatea de transport ar fi mai mare, cu atât mai mult cu cât capacitatea de transport este un factor de evaluare.

În sprijinul susținerii sale, invocă decizia C.N.S.C. nr.

Față de cele prezentate, contestatoarea solicită Consiliului „*să oblige autoritatea contractantă să modifice limita maximă a lungimii autobuzelor, respectiv, în loc de maxim 8400 mm, să impună maxim 8500 mm sau să impună alte intervale, cum ar fi lungime între 8000 mm și 8500 mm, ori, între 8000 mm și 9000 mm sau admiterea unei toleranțe +/- 3% în acord cu legislația europeană (Regulamentul UE 1230/2012) pentru asigurarea unei concurențe reale, în avantajul său*”.

6. SC ... SA precizează că, în caietul de sarcini, la pct. C1 „Dimensiuni generale constructive ale autobuzelor”, pagina 18/110, autoritatea contractantă prevede o „Lățime totală: max. 2800 mm (fără oglinzi exterioare)”, în Anexa 2 „Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali”, pagina 97, menționează o „Lățime fără oglinzi exterioare (maxim) 2550 mm”.

Arătând că, potrivit cerințelor autorității contractante, într-un loc autobuzul trebuie să aibă o lățime de maxim 2800 mm, iar în alt loc trebuie să aibă maxim 2550 mm, petenta susține că o lățime totală de maxim 2800 mm, fără oglinzi exterioare, este în afara limitelor admise de legislația specifică și solicită menținerea specificației „lățime fără oglinzi exterioare: maxim 2550 mm”.

7. Menționând că, în caietul de sarcini, la pct. „Caracteristici funcționale ale autobuzelor electrice (manevrabilitate)”, pag. 18/110, organizatoarea procedurii a prevăzut „stabilitate în rampă și pantă: minim 15% (la încărcare maximă) - ținând cont de rampa/panta maximă analizată pe traseele deservite de transportul public în ...”, iar în Anexa 2 „Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali”, pag. 98/110, a indicat o alta stabilitate în rampă și pantă, respectiv „minim 12 %”, autoarea contestației consideră că se impune

stabilirea de către autoritatea contractantă, în clar, în raport cu necesitățile sale, dacă stabilitatea în rampă și pantă trebuie să fie de 12% sau 15%.

8. Arătând că, în caietul de sarcini, la pct. C3 „Durata de funcționare și durata de utilizare fără reparație generală”, pag. 19/110, se specifică faptul că durata de funcționare a autobuzului este de „minim 15 ani”, iar în „Descrierea generală constructivă a autobuzelor”, de la pagina 16/110 se prevede: „Caroseria trebuie să fie garantată împotriva fisurării, deformării, ruperii pe toată durata de viață a autobuzelor electrice”, deși în „Condițiile privind protecția anticorozivă”, de la pagina 19/10 din același caiet de sarcini se stipulează faptul că „Ofertantul va descrie detaliat sistemul de protecție anticorozivă aplicat pentru a realiza durata de viață a caroseriei de minim 8 ani”, contestatoarea afirmă: *„Coroborând cele menționate mai sus, nu se înțelege absolut nimic, respectiv caroseria trebuie garantată pe toată durata de viață a autobuzelor (minim 15 ani), dar durata de viață a caroseriei trebuie să fie de minim 8 ani!!!!”*.

Subliniază faptul că specificațiile tehnice mai sus redată reprezintă doar câteva exemple, întrucât, în caietul de sarcini, există multiple astfel de neconcordanțe referitoare la durata de funcționare a autobuzelor, durata de utilizare fără reparație generală sau garanții solicitate pentru caroserie, motiv pentru care solicită Consiliului să oblige autoritatea contractantă să precizeze în clar următoarele cerințe: durata de funcționare a autobuzelor, durata de utilizare fără reparație generală a autobuzelor, durata de viață a caroseriei, garanția solicitată pentru caroserie împotriva fisurării, deformării, ruperii, dar și garanția pentru caroserie referitoare la coroziune.

Precizează că a formulat această solicitare, cu atât mai mult cu cât, la pag. 100/110 a caietului de sarcini, autoritatea contractantă a solicitat și o „garanție pentru durata de funcționare a autobuzului” de minim 8 ani.

9. Justificând solicitarea sa de mai sus, arată că, în caietul de sarcini, la cap. „Garanție”, pag. 64/110, autoritatea contractantă a prevăzut „garanția funcționării autobuzelor: minim 500.000 km sau min 5 ani (care condiție se îndeplinește prima)”, iar, în Anexa 2 „Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali”, pag. 100/110, a aceluiași caiet de sarcini a solicitat „Garanție autobuz electric minim: 100.000 km sau 2 ani”.

Față de cele expuse, consideră că se impune ca autoritatea contractantă să clarifice ce garanție solicită.

10. SC ... SA arată că, în caietul de sarcini, la pct. C4 „Unitatea electrică de tracțiune”, pag. 20/110, autoritatea contractantă a prevăzut faptul că „Motorul de tracțiune va fi un motor electric asincron trifazat, (...)” și, în plus, a venit prezentat și o justificare față de solicitarea ca motorul să fie asincron.

Cu privire la această justificare a autorității contractante, inserată la pag. 20/110 din caietul de sarcini, petenta afirmă: *„probabil aceasta compara motorul asincron cu motoare mult mai vechi, cu curent continuu și nu cu un motor sincron, care este superior motorului asincron”*.

În sprijinul susținerilor sale, prezintă următoarele explicații de natură tehnică:

- Motoarele sincrone, cu magneți permanenți reprezintă o tehnologie mult mai nouă de motoare cu curent alternativ trifazate, față de motoarele asincrone.

- Motoarele sincrone trifazate se bazează, de asemenea, pe utilizarea câmpului magnetic învârtitor, acesta se rotește cu aceeași viteză cu a rotorului și astfel asigură o funcționare precisă, sigură, silențioasă la toate regimurile, fără vibrații și zgomote la pornire și oprire, superioare motoarelor asincrone.

- Motoarele asincrone au fost utilizate la autobuzele electrice mai vechi de 5 ani. În prezent constructorii importanți de autobuze electrice utilizează majoritar motoarele sincrone și trebuie urmată linia progresului tehnologic prin utilizarea motoarelor sincrone.

- La motorul asincron turația câmpului magnetic indus ("intrarea") nu e egală cu turația de ieșire a arborelui motor. Funcționarea la turații mici nu e regulată și nu se poate asigura un control precis al turațiilor joase.

- La motorul sincron, însă, prin egalitatea turației câmpului magnetic indus ("intrarea") sincronizată cu turația de ieșire a arborelui motor, se asigură o funcționare stabilă pe tot domeniul de turații și, mai ales, la turațiile mici unde controlul este precis. Deci motorul sincron este superior motorului asincron.

Contestatoarea arată că, în pofida faptului că motorul sincron este superior unui motor asincron, dacă, la pag. 20/110 din caietul de sarcini, autoritatea contractantă solicita ca motorul să fie asincron și își justifica alegerea, în Anexa 2 „Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali” (pagina 99), pentru motorul electric, aceasta solicită: „ASM/PSM”, respectiv ASM = motor asincron, iar PSM = motor sincron cu magneți permanenți, astfel motorul electric poate să fie asincron sau sincron.

Față de cele expuse, contestatoarea solicită obligarea autorității contractante „de a menține «ASM /PSM»”, astfel cum a precizat la pagina 99, sau să permită participarea la licitație doar a autobuzelor echipate cu motoare sincrone (PSM) în acord cu o tehnologie avansată.

11. De asemenea, petenta critică faptul că, în caietul de sarcini, la pct. C4 „Unitatea electrică de tracțiune”, pag. 20/110, se specifică faptul că „Motorul va avea o construcție simplă, robustă și u... de întreținut, cu răcire exterioară cu aer auto ventilat sau cu lichid și cu o durată de funcționare de minim 500.000 km, fără intervenții de întreținere și reparații”, iar în Anexa 2 „Centralizator parametrii

tehnici minimali și maximali”, pag. 99/110, se menționează doar un „Sistem de răcire Aer”, autoritatea contractantă solicitând astfel ca motorul să aibă o construcție simplă, robustă și u... de întreținut, cu răcire exterioară cu aer auto ventilat sau cu lichid care să asigure o durată de funcționare de minim 500.000 km, deși în Anexa 2, autoritatea contractantă uită de sistemul de răcire cu lichid .

Față de cele expuse, petenta solicită ca autoritatea contractantă să uniformizeze cerința sa și la nivelul Anexei 2, solicitând „sistem de răcire Aer/lichid”.

12. Arătând că, la pct. C4 „Unitatea electrică de tracțiune”, pag. 21/110 din caietul de sarcini, autoritatea contractantă a specificat faptul că „Principalele caracteristici ale motorului trebuie să se încadreze obligatoriu în limitele de putere nominală totală a unității electrice de tracțiune: minim 160 – max. 250 KW”, iar în Anexa 2 „Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali”, pag. 99/110 din același caiet de sarcini, limitele descrise mai sus ca fiind obligatorii, pe final, își pierde din obligativitate, autoritatea solicitând „Putere nominală (minim) 160 KW”, autoarea contestației solicită clarificarea cerinței privind puterea nominală a motorului electric.

13. O altă neclaritate sesizată de către contestatoare vizează cerința privind autonomia autobuzului electric, sens în care arată că, în caietul de sarcini, la cap. „Bateriile electrice pentru acumulatori”, pag. 21/110, se precizează faptul că bateriile electrice *„vor asigura o autonomie de minimum: 200 km între două încărcări, la o viteză medie de deplasare de 20 km/h, 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”*, iar, în Anexa 2 „Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali”, pag. 98/110, se specifică: „Autonomie (minim): 120 km”.

Față de cele expuse, petenta solicită ca autoritatea contractantă să precizeze, în mod clar, autonomia autobuzului electric.

14. Contestatoarea menționează că, în caietul de sarcini, la cap. „Bateriile electrice pentru acumulatori”, pag. 21/110, autoritatea contractantă a stipulat faptul că „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 după o încărcare completă, la o viteză medie de deplasare de 20 km/h”, iar, în Anexa 2 „Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali”, pag. 99, a specificat: „Greutate (maxim): 1750 kg”.

În consecință, apreciază că autoritatea contractantă trebuie să specifice ca *„tipul, numărul și caracteristicile tehnice (raportul energie/masă) ale bateriilor să fie alese de producătorul autobuzelor electrice”*, încât să le asigure acestora o funcționare sigură cu autonomia minimă solicitată, cum, de altfel, susține mai sus, și nu să

impună o greutate de 1750 kg de natură a nu mai garanta îndeplinirea scopului.

15. Precizând că, în caietul de sarcini, la cap. „Unitate electrică de tracțiune”, pag. 21/110, cu referire la bateriile electrice, autoritatea contractantă a prevăzut faptul că *„Timpul de utilizare va fi de minim 4 ani în care să păstreze o capacitate practică de înmagazinare minim (80% din capacitatea inițială)”*, iar în Anexa 2 „Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali”, pag. 99/110, a specificat: „Sistem de energie electrică: capacitatea de încărcare (după 4 ani): 80%”, autoarea contestației consideră că, în acest context, incluzând și o altă mențiune a caietului de sarcini potrivit căreia furnizorul este obligat să asigure schimbarea bateriilor de acumulatori (contra cost) după cei minim 4 ani de utilizare (pag. 22/110), nu se poate garanta o capacitate de încărcare (după 4 ani) de 80%, motiv pentru care solicită autorității contractante *„a clarifica și menține capacitatea de încărcare de 80%, înainte de 4 ani și nu după 4 ani”*.

16. SC ... SA arată că, la pag.22/110, a caietului de sarcini, pct. „Autonomia autobuzului electric”, autoritatea contractantă a prevăzut că *„Este necesar ca autobuzele electrice să ofere o autonomie de transport de minim 200 km între 2 încărcări, la o viteză de deplasare de 20 km/h, 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. Ofertantul va prezenta testul standardizat tip ...T 1. Solicitarea ...T se realizează având în vedere că, în timpul sezonului turistic (iunie-septembrie) circulația se efectuează la viteze de 12-20km/h datorită nivelului ridicat de aglomerare al zonei”*, însă Testul ...t 1 standardizat se referă numai la consumul de energie nu indică autonomia autobuzelor.

Contestatoarea susține că potrivit normelor UITP, Testul ...t 1 standardizat nu se efectuează niciodată la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri.

În consecință, solicită Consiliului *„să revină asupra cerinței sale în sensul de a solicita testul standardizat ...T 1 drept document justificativ pentru a demonstra autonomia autobuzului electric, indicând un alt gen de document pentru demonstrarea autonomiei”*, argumentând că, în caz contrar, autonomia autobuzului electric nu va putea fi dovedită de către ofertanți în baza testului standardizat ...T 1.

17. Criticând specificația tehnică de la pct. C6 „Suspensia”, de la pag. 25/110 a caietului de sarcini, potrivit căreia axa spate trebuie prevăzută *„cu două perne de aer; cu două amortizoare hidraulice cu dublu efect cu limitator de cursă”*, petenta solicită Consiliului *„să impună autorității contractante să ia în calcul și oferta superioară celei solicitate cu privire la axa spate, respectiv să admită la licitație*

ca axa spate să fie cu: patru perne aer; 4 amortizoare hidraulice cu dublu efect cu limitator de cursă și patru perne de aer”, având în vedere că astfel se va asigura un nivel mai bun de confort și o amortizare superioară a șocurilor, o durată de viață mai mare pentru perne și amortizoare, ținând cont de faptul că se reduce încărcarea pe perne și amortizoare, precum și un mod eficient de utilizare a acestorași tipodimensiuni de perne și la punțile față și spate, întrucât repartiția masei totale pe punți este dublă pe puntea spate față de puntea față.

18. Arătând că, în caietul de sarcini, la pct. C9 „Sistemul de rulare”, pag. 27/110, cu privire la anvelope, autoritatea contractantă a specificat că „Profilul de rulare va fi de tip urban, care va asigura aderența atât în sezon cald, cât și pe timp de iarnă pe un carosabil acoperit cu polei, gheață, zăpadă”, iar în Anexa 1 „Centralizator tehnic pentru autobuze de tipodimensiune medie”, pct. 21, pag. 90/110, autoritatea contractantă a prevăzut faptul că „Autobuzele electrice vor fi echipate cu anvelope de vară, împreună cu un set de anvelope de iarnă, urbane, fără cameră (Tubeless)”.

19. SC ... SA menționează că, în caietul de sarcini, la pct. C17 „Postul de conducere”, pag. 33/110, autoritatea contractantă a stipulat faptul că „În situația în care postul de conducere va fi separat de compartimentul pasagerilor, peretele despărțitor va fi vitrat în partea superioară dreaptă, (...)”, lăsând astfel la altitudinea ofertanților separarea sau nu a postului de conducere de compartimentul pasagerilor, deși, în opinia sa, ar trebui să precizeze, în clar, dacă dorește sau nu separarea postului de conducere de compartimentul pasagerilor, aceasta deoarece ar trebui să primeze interesul său și nu cel al ofertantului, inclusiv o evaluare corectă a ofertelor.

20. Precizând că, în caietul de sarcini, la cap. „Garanție”, pag. 64/110, autoritatea contractantă a prevăzut „Garanția funcționării autobuzelor: minim 500.000 km sau min. 5 ani (care condiție se îndeplinește prima)...”, iar în Anexa 2 „Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali”, pag. 100/110, a precizat: „Garanție autobuz electric: minim 100.000 km sau 2 ani”, petenta solicită ca autoritatea contractantă să indice în clar ce garanție dorește, respectiv: „minim 500.000 km sau min. 5 ani” sau „minim 100.000 km sau 2 ani”.

21. Contestatoarea menționează că, deși în caietul de sarcini, la Cap. „Încărcarea bateriilor”, pag. 22/110, se specifică „o încărcare lentă de maxim 6 ore în care bateriile să se încarce la 100% din capacitate”, la cap. „E1 Stații de încărcare lentă”, pag. 62/110, s-a solicitat „Puterea nominală a stației de încărcare lentă va fi în directă concordanță cu capacitatea de încărcare a bateriilor, pentru asigurarea încărcării acestora la un nivel de 20%, la nivelul de 100% din capacitate, într-un interval de maxim 5 ore”, context în care afirmă: „nu mai putem fi

siguri, încărcarea lentă să se facă într-un interval de maxim 6 ore sau într-un interval de maxim 5 ore”.

22. Menționând că, în caietul de sarcini, la cap. E1 „Stații de încărcare lentă”, pag. 62/110, autoritatea contractantă a solicitat „Intensitatea maximă curent la încărcare: 40A”, iar în Anexa 2 „Centralizator parametri tehnici minimali și maximali”, pag. 99/110, a specificat „Curent încărcare (minim) 100A”, SC ... SA solicită remedierea cerinței, argumentând că „la valoarea de 40A la 400V nu se asigură minimul de 40KW”.

23. Petenta arată că, în caietul de sarcini, la cap. E1 „stații de încărcare lentă”, pagina 62/110, autoritatea contractantă solicită „Tensiune de încărcare 400V +/-10%”, iar, în Anexa 2 „Centralizator parametri tehnici minimali și maximali”, pag. 100/110, se precizează „Tensiune ieșire încărcare: 400...800Vcc”, motiv pentru care apreciază că autoritatea contractantă va trebui să indice, în clar, valoarea parametrului tensiune de încărcare.

24. Contestatoarea menționează că, deși, în caietul de sarcini, cap. „Activitatea de întreținere și mentenanță planificată”, pag. 70/110, autoritatea contractantă prevede faptul că „Costurile manoperei executate de personalul achizitorului vor fi suportate de către acesta”, în ceea ce privește materialele consumabile, aceasta menționează, pe de o parte, că vor fi incluse în prețul ofertei („o anexă a ofertei financiare”), iar, pe de altă parte, că „doar pentru interesul estimării unui cost al ciclului de viață al bunului achiziționat”.

Față de acestea, petenta consideră că autoritatea contractantă trebuie să menționeze, în clar, dacă costurile cu materialele consumabile vor fi sau nu incluse în oferta financiară.

25. SC ... SA menționează că, în caietul de sarcini, la pct. Cap. 8 „Cadrul legal care guvernează relația dintre autoritatea contractantă și contractant (inclusiv în domeniile mediului, social și al relațiilor de muncă), pag. 78/110, autoritatea contractantă a inserat cerința potrivit căreia *„În documentația de ofertare, fiecare ofertant va prezenta un angajament ferm, prin care se obligă ca, în cazul în care oferta sa va fi declarată câștigătoare, să prezinte autobuzele electrice livrate la Registrul Auto Roman (RAR), în vederea obținerii numărului național de registru, a cărții de identitate a vehiculului (CIV) pe care s-a aplicat folia de securitate, pe cheltuiala și riscul său, fără obligații din partea achizitorului. Cerința este obligatorie. În oricare din situațiile de omologare, la livrarea autobuzelor electrice, ofertantul declarat câștigător și care a semnat contractul de furnizare, va prezenta obligatoriu pentru fiecare autobuz electric livrat, cartea de identitate a vehiculului (CIV) în original eliberată de RAR, pe care s-a aplicat folia de securitate, certificatul de conformitate (CoC) original, în limba română, emis de producătorul autobuzelor electrice. Un exemplar al certificatului de conformitate (CoC) va fi predat de către ofertantul declarat câștigător, la RAR în vederea omologării și*

obținerii cărții de identitate a vehiculului (CIV)”, solicitare față de care face următoarele precizări:

- a. Pe noile modele de CIV nu se mai aplica folia de secretizare.
- b. Pentru autobuzele cu omologare europeană (astfel cum se solicită în celelalte secțiuni ale caietului de sarcini nu este obligatorie prezentarea efectivă a vehiculelor la RAR. Se realizează înregistrarea națională de tip pe baza documentelor de omologare.
- c. COC se emite de către producător într-un singur exemplar - acesta este originalul. Se emite în una dintre limbile UE, conform omologare vehicul și nu se poate impune să fie în limba română - se poate preda cel mult o traducere legalizată a COC (acesta este sistemul utilizat și legiferat în UE). Nu se poate preda un exemplar COC original la RAR, deoarece există un singur original care se predă cumpărătorului.

Prin urmare, petenta apreciază că se impune reformularea cerințelor autorității contractante în acord cu legislația în vigoare, astfel încât ofertantul declarat câștigător să se angajeze să îndeplinească toate cele necesare pentru obținerea numărului național de Registru RAR și a CIV.

26. Criticând mențiunea autorității contractante de la cap. „Defecțiuni sisteme și vicii ascunse”, de la pag. 73/110 din caietul de sarcini, potrivit căreia „În cazul în care, pe parcursul primilor 150.000 km o avarie sau uzură se repetă la mai multe dintre autobuzele electrice livrate, acestea reprezintă un «defect sistematic» de concepție sau de fabricație”, autoarea contestației apreciază că se impune a se preciza ce anume înțelege autoritatea contractantă prin „mai multe autobuze”, respectiv a se cuantifica numărul de autobuze cu referire la vicii ascunse.

27. Criticând prevederea autorității contractante de la cap. „Documentația de ofertă”, pag. 82/110 din caietul de sarcini, potrivit căreia „Copiile xerox, marcate «Conform cu originalul» ale documentației de omologare ale autobuzelor electrice oferite, din care să rezulte că acestea sunt omologate cu certificate de omologare, emise de către R.A.R. sau de către autoritățile abilitate în unul din statele membre ale UE. În situația în care ofertantul provine din afara UE, autobuzul electric oferit trebuie să dețină omologarea de tip pentru exploatarea pe drumurile publice pentru transportul urban de călători, specifică țării de proveniență”, autoarea contestației învederează că, pentru vehicule produse în afara UE, cerința caietului de sarcini trebuie să se refere doar la omologarea europeană, conform Directivei 2007/46 emisă de un stat membru, deoarece aceasta este legislația care se aplică și în România, motiv pentru care solicită modificarea cerinței în acord cu legislația aplicabilă în România.

Afirmând că „este foarte neclar ceea ce dorește autoritatea contractantă” și nu „garantează” că a cuprins mai sus toate „nepotrivirile” din caietul de sarcini, petenta învederează faptul că

autoritatea contractantă va trebui să și evalueze ofertele, iar pentru aceasta a ales criteriul de atribuire „Cel mai bun raport calitate-preț”, cu următorii factori de evaluare: „consumul mediu de energie”, „capacitatea de transport”, „prețul ofertei”, „termen de livrare pentru primul autobuz”, „termen de livrare a autobuzelor”, sens în care prezintă următoarele critici:

28. Referitor la factorul de evaluare „Consumul mediu de energie (exprimată în kWh/Km) - P4, Descriere: Consumul mediu de energie în condiții ...T 1 (exprimată în kWh/Km) – Pondere 10%; algoritmul de calcul: Punctajul maxim de 10 puncte, notat cu Cmin, va fi acordat ofertei care prezintă cel mai mic consum mediu de energie, justificat prin documente de omologare, (...)”, petenta solicită Consiliului să constate că, pe de o parte, autoritatea contractantă precizează că va evalua consumul mediu de energie în condiții ...T 1, iar pe de altă parte, în algoritmul de calcul, menționează că punctajul maxim va fi acordat ofertei care prezintă cel mai mic consum mediu de energie justificat prin documente de omologare, în pofida faptului că testul de consum de energie ...T 1 nu face parte dintre documentele de omologare ale autobuzului electric, efectuarea acestuia fiind la latitudinea fiecărui producător, independent de omologarea autobuzului electric. În același sens, arată că consumul mediu de energie justificat prin documente de omologare este diferit de consumul mediu de energie determinat în condiții ...T 1.

În consecință, solicită Consiliului obligarea autorității contractante să indice exact în baza cărui document va evalua consumul mediu de energie.

29. Cu privire la factorul de evaluare „Capacitatea de transport (P5), Descriere: Număr total de locuri (...), Pondere: 10%; Algoritm de calcul: Punctajul maxim de 10 puncte va fi acordat ofertei care prezintă cel mai mare număr de locuri - Ns. Punctajul pentru celelalte oferte se va calcula după formula $P5n = (Ns \cdot n / Ns) \times 10$, unde P5n reprezintă punctajul obținut de ofertantul «n» pentru factorul de evaluare și Ns reprezintă numărul de locuri asigurate prin oferta de ofertantul «n».

Nota: Numărul minim de locuri pe scaune acceptat este de 15 fără scaun șofer și scaune strapontină. Ofertele care vor prezenta un număr de locuri pe scaune mai mic de 15 fără scaun șofer și scaune strapontină, vor fi considerate neconforme”, contestatoarea apreciază că, astfel cum autoritatea contractanta descrie acest factor, nu este clar dacă autoritatea contractantă se referă la numărul total de locuri, respectiv locuri în picioare plus locuri pe scaune sau se referă numai la locurile pe scaune.

În consecință, afirmă că autoritatea contractantă trebuie să indice în clar descrierea factorului de evaluare „capacitate de transport”, fie se referă la numărul total de locuri (pe scaune și în picioare), fie se referă numai la locurile pe scaune.

30. Referitor la factorul de evaluare „Termenul de livrare al primului autobuz (exprimat în zile și calculat cu data de la care se realizează de către achizitor comanda fermă de achiziție) – P2; Descriere: Termenul maxim până la care se va efectua prima livrare (exprimată în zile de la data efectuării comenzii ferme de către achizitor); Pondere: 10%; Algoritm de calcul: Punctajul maxim de 10 puncte, notat cu DLP_{min}, va fi acordat celei mai mici durate din cadrul ofertelor evaluate. Punctajul pentru celelalte oferte se va calcula după formula $P2n = (DLP_{min}/DLP_n) \times 10$ puncte, unde P2n reprezintă punctajul obținut de ofertantul «n». Durata maxim acceptată până la livrarea primului autobuz este de 6 luni (184 zile), iar durata minim punctată nu este definită. Ofertele care vor prezenta o durată de livrare pentru primul autobuz mai mare de 6 luni (184 zile) vor fi considerate neconforme”, autoarea contestației apreciază că, pentru respectarea tratamentului egal, transparenței și proporționalității, autoritatea contractanta va trebui să indice în clar care va fi momentul lansării comenzii ferme de achiziție.

31. Cu privire la factorul de evaluare „Termenul de livrare a autobuzelor (exprimat în zile și calculat începând cu data de la care se realizează de către achizitor comanda fermă de achiziție) - (P3); Descriere: Termenul maxim până la care se va efectua livrarea (exprimată în zile de la data efectuării comenzii ferme de către achizitor); Punctaj maxim factor: 10%; Algoritm de calcul: Punctajul maxim de 10 puncte, notat cu Dl_{min}, va fi acordat celei mai mici durate din cadrul ofertei evaluate. Punctajul pentru celelalte oferte se va calcula după formula $P3n = (Dl_{min}/Dl_n) \times 10$ puncte, unde P3n reprezintă punctajul obținut de ofertantul «n» pentru factorul de evaluare și Dl_n reprezintă durata de livrare a autobuzelor stabilită de ofertantul «n». Durata maxim acceptată până la care se poate realiza livrarea autobuzelor este 6 luni de la data livrării primului autobuz, iar durata minimă nu este definită. Ofertele care vor prezenta o durată de livrare mai mare vor fi considerate neconforme”, petenta afirmă că nu este sigură că autoritatea contractantă va evalua livrarea ultimelor 9 autobuze, în condițiile în care a impus obligatoriu livrarea unui/ primului autobuz în maxim 6 luni de la lansarea comenzii ferme de achiziție sau „va face o medie” a livrării pentru toate cele 10 autobuze.

Afirmă că este „extrem de neclar”, cu atât mai mult cu cât, în caietul de sarcini, la pct. 3.3 „Livrare, ambalare, etichetare, transport și asigurare pe durata transportului”, autoritate contractantă, cu privire la aceleași autobuze, menționează faptul că „Durata maximă de livrare a autobuzelor și a stațiilor de încărcare lentă va fi considerată data de valabilitate a contractului, nu mai târziu de 30 noiembrie 2021. Livrarea autobuzelor se poate realiza eşalonat, lunar, începând cu data primei livrări, minim 2 autobuze pe lună.

Astfel, arată contestatoarea, se punctează maxim livrarea primului autobuz, dar în caietul de sarcini se specifică faptul că livrarea poate fi și eşalonată, începând cu data primei livrări „minim 2 autobuze pe lună”.

Susține că incerte sunt și ultima livrare, fie „maxim șase luni de la livrarea primului autobuz” sau „maxim 30 noiembrie 2021”, precum și modul în care se va acorda punctajul maxim „prima livrare după primul autobuz” sau „ultima livrare, cea mai rapidă”.

În consecința, petenta solicită obligarea autorității contractante să descrie, în mod clar, factorii de evaluare, pentru o evaluare corectă și proporțională a ofertelor în raport cu cerințele caietului de sarcini, astfel cum acestea vor fi remediate în acord cu necesitățile reale ale acesteia, dar și cu respectarea legislației în domeniul achizițiilor publice, inclusiv prelungirea termenului de depunere a ofertelor.

De asemenea, contestatoarea solicită Consiliului ca, în ipoteza în care va aprecia că remedierea documentației de atribuire este imposibilă să anuleze procedura de atribuire.

Invocând dispozițiile art. 2 din Legea nr. 98/2016, subliniază faptul că autoritatea contractantă trebuie să organizeze procedura de atribuire cu respectarea inclusiv a principiilor reglementate de acestea.

În drept, au fost invocate dispozițiile art. 53 alin. (1), art. 154 și 189 din Legea 98/2016.

În probațiune, au fost depuse înscrisuri.

Originalul recipisei de consemnare nr. ..., în valoare de ... lei, emisă de ..., a fost înregistrat la C.N.S.C. sub nr.

Prin punctul de vedere nr. 46416/25.08.2020, înregistrat la C.N.S.C. sub nr. ..., ... a solicitat respingerea contestației formulată de SC ... SA, ca fiind nefondată și neîntemeiată și continuarea procedurii cu luarea în considerare a măsurilor de remediere deja adoptate privind cerințele caietului de sarcini și documentației de atribuire.

În preliminar, autoritatea contractantă, invocând dispozițiile art. 10 lit. f) și art. 11 din Legea nr. 101/2016, susține că SC ... SA nu a motivat în fapt și în drept contestația și solicită Consiliului să aibă în vedere acest „aspect de nulitate”, în ipoteza în care contestatoarea nu își completează contestația, conform cerințelor legale în vigoare.

Totodată, făcând trimitere la prevederile art. 10 lit. h) din Legea nr. 101/2016 și a prevederilor art. 194 lit. b) Cod proc. civ. susține că societatea contestatoare nu a făcut dovada calității de reprezentant legal al d-lui

Răspunzând punctual criticilor contestatoarei, ... arată următoarele:

1. Cu privire la solicitarea SC ... SA de a remedia cerințele caietului de sarcini de la pct. 3 „Descrierea produselor solicitate” (pag.

13/110), în sensul alinierii la noile Directive Europene în materie, autoritatea contractantă precizează că și-a însușit punctul de vedere al acesteia, modificând textul în consecință.

Răspuns autoritate contractantă la solicitarea de clarificări: „Autobuzele electrice vor avea omologările acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene în baza Directivei - cadru 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

2. Referitor la solicitarea contestatoarei de a clarifica cerințele caietului de sarcini de la pct 3 „Descrierea produselor solicitate”, pct. 2 din Tabelul nr 3 (pagina 13/110) și uniformizarea acestora cu Anexa 1 – „Centralizator Tehnic pentru autobuze tipodimensiune medie” - pct 12 - (pag 88 /110), ... precizează că, astfel după cum a arătat, în cadrul procedurii, se va achiziționa doar echipamentul „stație rapidă”, fără montajul acesteia, iar pentru mai buna înțelegere a textului a realizat o reformulare a acestuia, astfel:

Răspuns autoritate contractantă la solicitarea de clarificări: A se citi „Încărcarea rapidă a autobuselor electrice se va realiza prin cuplarea autobuzului electric la o stație de încărcare rapidă al cărui montaj nu face obiectul prezentei achiziții. Precizăm că în cadrul acestei proceduri se va face livrarea stației rapide și a celor 10 stații lente, dar nu și montajul acestora”.

Consideră că atât comentariile contestatoarei, cât și solicitarea de clarificare a acesteia sunt *„tendențioase și rău voitoare, cu intenția vădită de a introduce suspiciune asupra corectitudinii caietului de sarcini”*, deoarece la cap 3 pct.3.1 din caietul de sarcini se precizează ferm obiectul achiziției, iar la cap. E2 „Stații de încărcare rapidă”, au fost precizați, în detaliu, parametrii tehnici minimali.

3. În ceea ce privește solicitarea petentei de a remedia cerințele caietului de sarcini de la cap. „Descrierea generală constructivă a autobuzelor”, pag. 15/110, autoritatea contractantă precizează că și-a însușit punctul de vedere al acesteia, modificând textul în consecință: Răspuns autoritate contractantă: *„Autobuzele vor avea o capacitate de transport de minim 45 persoane. Numărul minim de locuri pe scaune acceptat este de 15 fără scaun șofer și scaune tip strapontină”*.

4. Cu privire la solicitarea de a remedia cerințele caietului de sarcini privind „Descrierea generală constructivă a autobuzelor”, pag. 15/110, organizatoarea procedurii apreciază comentariile contestatoarei ca fiind „extrase din context”, având în vedere faptul că în caietul de sarcini se precizează foarte clar că producătorul poate suplimenta numărul de locuri, suplimentarea locurilor nefiind o cerință expresă din partea autorității contractante.

Subliniază faptul că a făcut această precizare cu scopul expres de a nu îngreuna libertatea ofertanților de a ajusta numărul de locuri și, cu toate că a considerat această cerință de clarificare improprie în

context, a venit cu precizările solicitate de petentă, respectând astfel principiile din art. 2 alin. (2) lit. b) și d) din Legea nr. „96/2006”.

Răspuns autoritate contractantă: „Nu este o solicitare expresă din partea autorității contractante, lăsându-se la latitudinea ofertantului să suplimenteze numărul de locuri pe scaune, fără a afecta condițiile generale de călătorie reglementate specific prin acte normative”.

5. Cu privire la solicitarea de modificare a cerințelor de la pct. C1 „Dimensiuni generale constructive ale autobuzelor”, pag. 18/110, din caietul de sarcini, în sensul modificării limitei maxime a lungimii autobuzelor, respectiv, în loc de maxim 8400 mm, să se impună maxim 8500 mm sau alte intervale, cum ar fi: lungime între 8000 mm și 8500 mm sau între 8000 mm și 9000 mm sau admiterea unei toleranțe $\pm 3^\circ/41$, în acord cu legislația europeană (Regulamentul UE 1230/2012), autoritatea contractantă precizează că, în scopul asigurării concurenței reale, a respins această solicitare, ca urmare a faptului că dimensiunea maximă a autobuzului acceptat a fost stabilită prin studiul de fezabilitate și documentația de avizare, cu toate documentele anexă, care au stat la baza cererii de finanțare, aprobată de către finanțatorul Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, în calitate de Autoritate de Management pentru Programul Operațional Regional 2014-2020, documente anexă la contractul de finanțare nr. 5044/2019 și, prin urmare, nu poate fi modificată unilateral. Precizează că o modificare făcută unilateral poate atrage respingerea decontării sumelor de către finanțator, risc pe care nu și-l poate asuma.

De asemenea, arată organizatoarea procedurii, însăși contestatoarea recunoaște că, la acest moment, există pe piață cel puțin două autobuze care îndeplinesc cerința solicitată prin caietul de sarcini.

Totodată, subliniază faptul că, în cuprinsul studiului de fezabilitate, întocmit de consultant, la data depunerii cererii de finanțare, se regăsesc 3 oferte pentru autobuzele de 8.4 m, și anume ..., ... și ..., la care se mai poate adăuga și oferta ..., pe care a identificat-o printr-o simplă căutare pe internet.

Prin urmare consideră comentariul contestatoarei ca fiind nefondat, concurența nefiind îngrădită existând cel puțin patru produse cu caracteristicile solicitate prin caietul de sarcini, asigurându-se astfel cadrul legal necesar pentru a realiza achiziționarea de bunuri, servicii și lucrări în condiții de eficiență economică, conform art. 2 alin. (1) din Legea 98/2016.

Precizează că, în susținere, anexează ofertele depuse ca anexă la cererea de finanțare, cât și prezentarea

6. Referitor la solicitarea petentei privind remedierea specificațiilor tehnice de la pct. C1 „Dimensiuni generale constructive ale autobuzelor”, pag. 18/110) și Anexa 2 „Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali”, pag. 97, în sensul asigurării

uniformității informațiilor în cadrul documentelor anexă la procedură, autoritatea contractantă precizează că și-a însușit punctul de vedere al acesteia, modificând textul în consecință.

Răspuns autoritate contractantă la solicitarea de clarificări: „Lățime fără oglinzi exterioare (maxim) 2550 mm”.

7. Cu privire la solicitarea SC ... SA de remediere a cerințelor caietului de sarcini vizând caracteristicile funcționale ale autobuzelor electrice (manevrabilitate), pag. 18/110, în sensul asigurării uniformității informațiilor în cadrul documentelor anexă la procedură, autoritatea contractantă precizează că și-a însușit punctul de vedere al acesteia, textul corect fiind următorul: „Stabilitate în rampă/pantă la încărcare maximă (minim) 12%”.

8. Referitor la solicitarea petentei de remediere a cerințelor tehnice de la pct. C3 „Durata de funcționare și durata de utilizare fără reparație generală”, pag. 19/110, „Descrierea generală constructivă a autobuzelor”, pag. 16 /110); „Condiții privind protecția anticorozivă”, (pag. 19/110), în sensul precizării în clar a duratei de funcționare a autobuzelor, duratei de utilizare fără reparație generală a autobuzelor, duratei de viață a caroseriei, garanției solicitată pentru caroserie împotriva fisurării, deformării, ruperii, dar și garanției pentru caroserie referitoare la coroziune, autoritatea contractantă susține că a constatat o neînțelegere a textului de către contestatoarei, motiv pentru care a răspuns prin explicarea cerinței avute în caietul de sarcini:

Răspuns autoritate contractantă: „Ofertantul face confuzie între cerința referitoare la coroziune și cea referitoare la defectele ce pot conduce la fisurări, deformări, ruperi. Pentru clarificare, garanția la coroziune este de minimum 8 ani, iar garanția împotriva fisurării, deformării, ruperii trebuie asigurată pe durata de viață a autobuzului oferat, durată de viață care nu poate fi mai mică de 15 ani”.

9. În ceea ce privește solicitarea contestatoarei privind remedierea cerințelor caietului de sarcini de la cap. „Garanție”, pagina 64/110, și Anexa 2 „Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali”, pag. 100/110, în sensul asigurării uniformității informațiilor în cadrul documentelor anexă la procedură, autoritatea contractantă precizează că și-a însușit punctul de vedere al acesteia, modificând textul în consecință , respectiv:

Răspuns autoritate contractantă: „Garanția pentru autobuz este de 500.000 km sau minim 5 ani”.

10. Referitor la solicitarea de a remedia cerințele caietului de sarcini de la pct. C4 „Unitatea electrică de tracțiune”, pag. 20/110 și pag. 20/110 și Anexa 2 „Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali”, pagina 99, precum și acceptarea la ofertare a soluției tehnice solicitată de contestatoarei, autoritatea contractantă precizează că și-a însușit, atât punctul de vedere al contestatoarei, cât și soluția tehnică solicitată, modificând textul în consecință: „În

cadrul procedurii se acceptă la ofertare atât motoare electrice sincron, cât și asincrone. În aceste condiții, orice alte caracteristici specifice motoarelor se consideră acceptate, chiar dacă nu sunt specificate în caietul de sarcini”.

11. Cu privire la solicitarea vizând uniformizarea cerințelor cuprinse la pct. C4 „Unitatea electrică de tracțiune”, pag. 20/110 și Anexa 2 „Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali”, pag. 99/110, precum și acceptarea soluției tehnice „sistem de răcire Aer/lichid”, autoritatea contractantă precizează că și-a însușit atât punctul de vedere al contestatoarei, cât și soluția tehnică solicitată, modificând textul astfel: „Motorul va avea o construcție simplă, robustă și u... de întreținut, cu răcire exterioară cu aer auto ventilat sau cu lichid și cu o durată de funcționare de minim 500.000 km, fără intervenții de întreținere și reparații”.

12. Referitor la solicitarea de clarificare a cerinței vizând puterea nominală a motorului electric, respectiv a cerințelor caietului de sarcini de la pct. C4 „Unitatea electrică de tracțiune”, pag. 21/110 și la pagina 99/110, Anexa 2 „Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali”, autoritatea contractantă face precizări asupra textului, specificând că „limita de putere nominală totală a unității electrice de tracțiune este cuprinsă între minim 160 și max. 250 KW”.

Subliniază faptul că această solicitare nu a făcut obiectul unei cerințe de clarificare solicitată anterior depunerii contestației.

13. Cu privire la solicitarea de a remedia cerințele caietului de sarcini în sensul precizării, în mod clar, a autonomiei autobuzului electric, în acest sens realizându-se uniformizarea cerințelor cuprinse la cap. „Bateriile electrice de acumulatori”, pag. 21/110, cu privire la bateriile electrice și Anexa 2 „Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali”, pagina 98/110), autoritatea contractantă precizează că și-a însușit punctul de vedere al petentei, modificând textul astfel: „Tipul, numărul și caracteristicile tehnice (raportul energiei 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 120 km între două încărcări, la o viteză medie de deplasare de 20 km/h, 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.

Autonomia autobuzului după o încărcare rapidă de 30 minute trebuie să fie de min. 20 km”.

14. Referitor la solicitarea vizând remedierea cerințelor caietului de sarcini în sensul de a nu se impune anumite caracteristici, realizându-se uniformizarea cerințelor cuprinse la Cap „Bateriile electrice de acumulatori”, pag. 22/110 și Anexa 2 „Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali”, pag. 99, „Sistem energie electrică”, organizatoarea procedurii arată că și-a însușit punctul de vedere al

contestatoarei și a modificat textul în consecință, 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 sigura, o autonomie de transport de minim 120 km după o incarcare completa, la o viteză medie de deplasare de 20 km /h*”

15. Cu privire la solicitarea de a remedia cerințele din caietul de sarcini de la cap. „Unitate electrică de tracțiune”, pag. 21/110, în sensul clarificării și menținerii capacității de încărcare de 80%, înainte de 4 ani și nu după 4 ani, autoritatea contractantă precizează că și-a însușit atât punctul de vedere al contestatoarei, „*aducând clarificarea solicitată precum și explicând textul asupra căruia contestatoara și-a exprimat opinia de ambiguitate*”.

Răspuns autoritate contractantă: „*Timpul de utilizare va fi minim 4 ani în care să își păstreze o capacitate practică de înmagazinare de minim 80% din capacitatea inițială. Dacă în timpul unei luni de zile de încărcare la capacitatea maximă a bateriilor în condiții de exploatare normală a autobuzelor, capacitatea de încărcare a acestora scade sub valoarea de 80%, valoarea rezultată din analiza datelor comunicate prin sistemul de monitorizare a energiei înmagazinate în bateriile de acumulatori, bateriile vor fi clasificate neconforme, ofertantul declarat câștigător având obligația de a înlocui aceste baterii pe perioada garanției.*

- *Cerința prin care «Furnizorul va asigura schimbarea bateriilor (contra cost) după cei minim 4 ani de utilitate și la cererea utilizatorului le va prelua pe cele vechi (dacă utilizatorul nu le găsește o altă întrebuințare)», nu se referă la obligativitatea ofertantului de a livra seturi de baterii, ci la posibilitatea achizitorului de a solicita participarea la proceduri de achiziție a ofertantului, astfel încât autobuzele să poată fi utilizate la parametrii achiziționați prin prezenta procedură.*

16. Referitor la solicitarea contestatoarei vizând eliminarea obligativității prezentării testului standardizat ...T 1, ca fiind document justificativ în demonstrarea autonomiei autobuzului electric, autoritatea a respins această solicitare considerând „*că testul ...T este un test standardizat, realizat de organisme independente, toți ofertanții putând fi astfel egal evaluați, asiguraându-se astfel principiul tratamentului egal pentru toți ofertanții conform art.2 alin 2 lit a din Legea 98/2016*”, răspunsul său fiind: „*Este necesar ca autobuzele electrice sa ofere o autonomie de transport de minim 120 Km intre 2 incarcari lente, la o viteză de deplasare de 20 km/h, in condițiile ...T 1. Ofertantul va prezenta testul standardizat tip ...T 1. Solicitarea ...T 1 se realizeaza avand in vedere ca in timpul sezonului turistic (iunie-septembrie) circulația se efectueaza la viteze de 12 - 20 km/h datorita nivelului ridicat de aglomerare al zonei.*”

17. Cu privire la solicitarea contestatoarei de a include și o altă variantă constructivă în cadrul soluției tehnice acceptate la pct. C6 „Suspensia”, pag. 25/110, al caietului de sarcini, respectiv aceea ca „axa spate să fie cu patru perne de aer și 4 amortizoare hidraulice, cu dublu efect cu limitator de cursă și patru perne aer”, autoritatea contractantă precizează că a respins punctul de vedere al petentei, ca urmare a considerării costurilor de întreținere pe care le implică o astfel de soluție tehnică, care ar avea impact direct asupra prețului serviciilor oferite beneficiarilor finali, locuitorii Municipiului ... și turiștii ce tranzitează anual municipiul.

Răspuns autoritatea contractantă: „Nu se acceptă solicitarea datorită costurilor mai ridicate de exploatare și întreținere”.

18. Referitor la solicitarea privind clarificarea și uniformizarea cerințelor cuprinse în caietul de sarcini la pct. C9 „Sistemul de rulare”, pag. 27/110, cu privire la anvelope, și Anexe 1 „Centralizator tehnic pentru autobuze de tipodimensiune medie, pct. 21, pag. 90/110, autoritatea contractantă arată că a făcut precizările solicitate, respectiv: „Se solicită ca autobuzele să fie echipate cu un set de anvelope tip vară (dacă livrarea se face în intervalul aprilie-octombrie) sau tip iarnă, dacă livrarea se face în intervalul noiembrie-martie, iar un alt set de anvelope complementar celor cu care este echipat autobuzul să fie livrate în cadrul acestei proceduri. Prin anvelope complementare se înțelege tip iarnă, dacă autobuzul este echipat cu anvelope de vară sau tip vară dacă autobuzul este echipat cu anvelope de iarnă”.

19. Cu privire la solicitarea clarificare a cerinței din caietul de sarcini, pct. C.17 „Postul de conducere”, pag. 33/110, autoritatea contractantă apreciază comentariile contestatoarei ca fiind extrase din context, „cu scopul de a induce suspiciune asupra corectitudinii caietului de sarcini”, argumentând că a circumstanțiat foarte clar că „În situația în care postul de conducere va fi separat de compartimentul pasagerilor, (...)”.

Afirmă că a menționat expres acest aspect, deoarece a observat că în ofertele anexate la documentațiile prezentate în etapa de elaborare a studiului de fezabilitate, existau autobuze care în oferta standard aveau și soluția tehnică de separare a celor două compartimente și a dorit să nu fie îngreunată libertatea de ofertare.

Arată că, în pofida acestor considerente a clarificat textul astfel:

Răspuns autoritate contractantă: *„Autoritatea contractantă nu are o solicitare expresa referitoare la delimitarea compartimentului de pasageri de cel al șoferului, însă, dacă această compartimentare este prinsă în ofertă, ofertantul are obligația de a se asigura ca «postul de conducere va fi separat de compartimentul pasagerilor peretele despărțitor va fi vitrat în partea superioară dreaptă, pentru asigurarea vizibilității la prima ușă și la sistemul de oglinzi, protejat*

cu bare care să împiedice spargerea geamului în caz de aglomerație, iar în partea inferioară și în spatele conducătorului auto, va fi realizat din materiale rezistente mecanic (antivandalism și consolidat împotriva vibrațiilor) și rezistente la coroziune»".

20. Referitor la solicitarea privind clarificarea și uniformizarea cerințelor caietului de sarcini de la Cap. „Garanție”, pag. 64/110, și Anexa 2 „Centralizator parametri tehnici minimali și maximali”, pag. 100/110, autoritatea contractantă a revenit cu precizări asupra textului: „Garanția pentru autobuz este de 500.000 km sau minim 5 ani”.

21. Cu privire la solicitarea clarificării și uniformizării cerințelor cuprinse la cap. „Încărcarea bateriilor”, pag. 22/110, și cap. „E.1 Stații de încărcare lentă”, pag. 62/110, din caietul de sarcini, autoritatea contractantă a precizat că textul corect este următorul: *„O încărcare lentă de maxim 6 ore în care bateriile să se încarce la 100% din capacitate”*

22. Referitor la solicitarea vizând clarificarea și uniformizarea cerințelor de la cap. E.1 „Stații de încărcare lentă”, pag. 62/110, și Anexa 2 „Centralizator parametri tehnici minimali și maximali”, pag. 99/110, din caietul de sarcini, autoritatea contractantă a venit cu precizările solicitate asupra textului, astfel: „Intensitate curent la încărcare 40A”.

23. În ceea ce privește solicitarea de clarificare și uniformizare a cerințelor cuprinse în caietul de sarcini, la cap. E.1 „Stații de încărcare lentă”, pag. 62/110, și Anexa 2 „Centralizator parametri tehnici minimali și maximali”, pag. 100/110, autoritatea contractantă a precizat textul astfel: „Tensiune încărcare 400 V +/-10 %”.

24. Referitor la solicitarea de explicitare a specificației tehnice de la cap. „Activitatea de întreținere și mentenanță planificată”, pag. 70/110, din caietul de sarcini, autoritatea contractantă susține că precizat că „informația are caracter informativ ce va sta la baza determinării costului ciclului de viață a bunului achiziționat”, întrucât pentru corecta bugetare anuală în faza de exploatare a investiției, trebuie să cunoască costurile reale ale materialelor de întreținere aferente bunurilor achiziționate.

Răspunsul autorității contractante: „Ofertantul va completa o anexă a ofertei financiare, cu specificarea tuturor materialelor și reperelor consumabile care trebuie înlocuite, inclusiv lubrifianți, filtre, becuri, etc., pentru 100.000 km sau 2 ani/autobuz electric de la punerea în funcțiune, inclusiv completările cu lubrifianți, agent frigorific etc., astfel încât să poată fi estimat un cost al ciclului de viață al bunului achiziționat”.

25. În ceea ce privește solicitarea de reformulare a prevederii de la cap. 8, pag. 78/110, „Cadrul legal care guvernează relația dintre autoritatea contractantă și contractant (inclusiv în domeniile mediului, social și al relațiilor de muncă) în acord cu legislația în vigoare, astfel

încât ofertantul declarat câștigător să se angajeze să întreprindă toate cele necesare pentru obținerea numărului național de Registru RAR și a CIV”, autoritatea contractantă precizează că a efectuat modificările solicitate, astfel: „În documentația de ofertare, fiecare ofertant va prezenta un angajament ferm, prin care se obligă ca, în cazul în care oferta sa va fi declarată câștigătoare să prezinte autobuzele electrice livrate la Registrul Auto Roman (RAR) în vederea obținerii numărului național de registru, a cărții de identitate a vehiculului (CIV), pe cheltuiala și riscul său, fără obligații din partea achizitorului. În oricare din situațiile de omologare, la livrarea autobuzelor electrice, ofertantul declarat câștigător și care a semnat contractul de furnizare, va prezenta obligatoriu pentru fiecare autobuz electric livrat, cartea de identitate a vehiculului (CIV) în original eliberată de RAR, certificatul de conformitate (CoC) original emis de producătorul autobuzelor electrice”.

26. Referitor la solicitarea de explicitare a prevederii de la cap. „Defecțiuni sisteme și vicii ascunse”, pag. 73/110, din caietul de sarcini, autoritatea contractantă precizează că a efectuat modificări asupra textului, astfel: „Dacă același tip de avarii apar la un număr de 2 autobuze se considera viciu ascuns. Prin urmare textul devine «În cazul în care pe parcursul primilor 150.000 km o avarie sau o uzură se repetă la cel puțin 2 dintre autobuzele electrice livrate, acestea reprezintă un «defect sistematic» de concepție sau de fabricație”.

27. Cu privire la solicitarea vizând reformularea cerințelor din caietul de sarcini, cap. „Documentație de ofertă”, pag. 82/110, „Cadrul legal care guvernează relația între autoritatea contractantă și contractant, (inclusiv în domeniile mediului, social și al relațiilor de muncă), în acord cu legislația în vigoare”, autoritatea contractantă a făcut modificări asupra textului, astfel: „Autobuzele electrice vor avea omologările acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene în baza Directivei-cadru 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului”.

28. Referitor la solicitarea de indicare a documentului în baza căruia se va evalua consumul mediu de energie pentru factorul de evaluare „Consumul mediu de energie (exprimată în kWh/Km)” - (P4), autoritatea contractantă precizează că această evaluare se va face în baza informațiilor prezentate în documentul ...T 1 și chiar dacă contestatoarea nu a solicitat expres acest lucru, precizează că algoritmul de calcul al autonomiei și anume autonomie = 80% din capacitatea bateriei (kW)/consumul din ...T 1. În calcul se ia doar 80% din capacitatea bateriei, deoarece aceasta este considerată utilă, softul de management al bateriilor nepermițând descărcarea acestora sub 20%.

Răspuns autoritate contractantă: „Punctajul maxim de 10 puncte, notat cu Cmin , va fi acordat ofertei care prezintă cel mai mic consum mediu de energie justificat prin ...T 1”.

29. Referitor la solicitarea de a clarifica exact descrierea factorului de evaluare „Capacitatea de transport” (P5), autoritatea precizează că aprecierea acestui factor se va face prin raportare la numărul total de pasageri. De asemenea, a modificat nota de subsol prin care s-a coroborat cerința cu prevederile din caietul de sarcini. Astfel textul aferent factorului de evaluare „Capacitate de transport” a devenit:

„Nota: Numărul minim de locuri pe scaune acceptat este de 15 fără scaun șofer și scaune strapontină. Ofertele care vor prezenta un număr de locuri pe scaune mai mic de 15, fără scaun șofer și scaune strapontină, vor fi considerate neconforme”.

Răspuns autoritate contractantă:

„Denumire factor de evaluare: Capacitatea de transport (P5)

Descriere: Număr total de pasageri (exprimată în număr de locuri)

Punctajul maxim de 10 puncte va fi acordat ofertei care prezintă cel mai mare număr total de locuri

Notă: Numărul minim de pasageri acceptat este de 45 pasageri, iar numărul minim de locuri pe scaune acceptat este de 15, fără scaun șofer și scaune strapontina. Ofertele care vor prezenta un număr de locuri pe scaune mai mic de 15, fără scaun șofer și scaune strapontina, sau o capacitate totală de transport mai mică decât 45 persoane, vor fi considerate neconforme”.

30. În ceea ce privește solicitarea de a indica care va fi momentul lansării comenzii ferme de achiziție, autoritatea contractantă arată că, în primul rând solicitarea nu are nici o legătură cu factorul de evaluare „Termenul de livrare al primului autobuz (exprimată în zile și calculată cu data de la care se realizează de către achizitor comanda fermă de achiziție)” - P2, deoarece ofertanții trebuie să specifice un număr de zile aferente livrării, raportate la momentul primirii comenzii ferme și nu la o dată calendaristică (de ex: 100 zile de la data primirii comenzii ferme). De asemenea, învederează faptul că toți ofertanții trebuie să respecte aceeași metodologie de ofertare și, prin urmare, nu poate fi invocat tratamentul inegal sau discriminatoriu.

Arătând că lansarea comenzii nu poate fi precizată la momentul lansării procedurii de achiziție, în cadrul proiectului din care face parte prezenta procedură desfășurându-se și alte activități care pot influența acest termen, organizatoarea procedurii, considerând că petenta nu a înțeles pe deplin cerința, precizează textul și metodologia de evaluare astfel:

Răspuns: „Autoritatea contractantă își rezerva dreptul de a lansa comanda fermă, atunci când condițiile tehnico-economice de la nivelul său vor asigura corecta derulare a proiectului. Nu se poate invoca

factorul discriminator, atâta timp cât toti ofertanții ofertează în aceleași condiții”.

31. Referitor la solicitările de clarificare a factorului de evaluare „Termenul de livrare a autobuzelor (exprimat în zile și calculat începând cu data de la care se realizează de către achizitor comanda fermă de achiziție” - (P3), cu privirea la termenul maxim până la care se va efectua livrarea, autoritatea contractantă precizează cum se calculează și, respectiv, cum se acordă punctajul maxim.

Răspuns: „Termenul maxim până la care se va efectua livrarea (exprimat în zile de la data efectuării comenzii ferme de către achizitor). Termenul se calculează ca număr de zile de la data lansării comenzii ferme de către achizitor și până la data livrării ultimului autobuz, cu respectarea condiției impusă în caietul de sarcini, pag. 66/110, Cap 3.3 «Livrarea autobuzelor se poate realiza eşalonat, lunar, începând cu data primei livrări, minim 2 autobuze pe lună».

În consecință punctajul maxim se acordă ofertantului care prezintă cel mai mic număr de zile, calculat după algoritmul de mai sus”.

Având în vedere cele expuse, ..., învederând faptul că a respectat, în totalitate, principiile achizițiilor publice, conform art. 2 din Legea nr. 98/2016 și art. 1 din H.G. nr. 395/2016, solicită Consiliului să respingă contestația formulată de SC ... SA, ca nefondată și neîntemeiată și, în consecință, să dispună continuarea procedurii de atribuire.

În drept, au fost invocate dispozițiile art. 2 din Legea nr. 98/2016, art. 1 din H.G. nr. 395/2016, art. 4, art. 5 și art. 9 din Legea 101/2016.

În probațiune, au fost depuse, în copie, documente ale dosarului achiziției publice.

Prin adresa nr. 46634/26.08.2020, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. ..., intitulată „Remediere”, ... a informat Consiliul că, „prin răspunsul la clarificări, încărcat în SEAP cu nr. ... din data de 24.08.2020, din secțiunea ”Lista clarificări, notificări, decizii”, aferentă procedurii, (...), autoritatea contractantă a adoptat deja măsurile de remediere a cerințelor din caietul de sarcini”.

Prin adresa nr. 314/28.08.2020, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. ..., contestatoarea a transmis documentul denumit „Note scrise”, în care arată următoarele:

- Contestația înaintată de SC ... SA împotriva documentației de atribuire a fost semnată, în mod valabil, de către Domnul ..., în calitate de administrator și președinte al Consiliului de Administrație, fapt dovedit prin certificatul constator nr. 46942/06.08.2020, emis de Oficiul National al Registrului Comerțului, pe care-l atașează.

- SC ... SA a sesizat Consiliul în temeiul art. 8 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, având în vedere calitatea sa de potențial ofertant la procedura de atribuire în cauză.

Cu privire la solicitarea sa vizând clarificarea/eliminarea/modificarea unor elemente din documentația de atribuire, luând în considerare punctul de vedere emis de către autoritatea contractantă în data de 25.08.2020, petenta arată punctual următoarele:

- este de acord cu măsurile de remediere/clarificare dispuse de autoritatea contractantă pentru punctele: 1, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28. La pct. 29, petenta precizează că este de acord cu remedierea, cu mențiunea ca autoritatea contractantă să ia măsurile care se impun odată ce au intervenit modificări în conținutul factorului de evaluare.

- pct. 2: Contestatoarea precizează că nu este de acord cu susținerea autorității contractante potrivit căreia, atât solicitarea sa de clarificări, cât și comentariile făcute ar fi „tendențioase și rău voitoare, (...)”, deoarece, în Anexa 1 „Centralizator tehnic pentru autobuze tipodimensiune medie”, pct. 12, pag.88/110, se stipulează: faptul că „Încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza prin cuplarea autobuzului electric la o stație de încărcare rapidă care nu face obiectul prezentei achiziții”, iar în condițiile în care, urmare a contestației, autoritatea contractant a revenit și a modificat textul astfel: „A se citi: «Încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza prin cuplarea autobuzului electric la o stație de încărcare rapidă al cărui montaj nu face obiectul prezentei achiziții” și, din oficiu și, în plus, a făcut precizarea că „(...)”, în cadrul acestei proceduri se va face livrarea stației rapide și a celor 10 stații lente, dar nu și montajul acestora”, toate acestea fiind în contradicție cu dispozițiile pct. 7.1 „Obligațiile principale ale furnizorului” din contractul de furnizare, anexă la documentația de atribuire, potrivit căreia „Furnizorul se obligă să furnizeze, monteze, instaleze și să pună în funcțiune produsele/dotările oferite, în locațiile stabilite cu achizitorul și să asigure garanția”.

Concluzionează că, în ipoteza în care autoritatea contractantă prevede că ofertanții nu vor asigura și montajul stațiilor de încărcare, atunci va trebui sa remedieze acest lucru și la pct. 7.1. „Obligațiile principale ale furnizorului” din contractul de furnizare.

- pct 5: Menționând că autoritatea contractantă a respins solicitarea sa de modificare a limitei maxime a lungimii autobuzelor, motivând ca dimensiunea maximă a autobuzului acceptat a fost stabilită prin studiul de fezabilitate și documentația de avizare, cu toate documentele anexă, care au stat la baza cererii de finanțare, aprobată de către Ministerul Lucrărilor Publice Dezvoltării și Administrației Publice, SC ... SA, apreciază ca fiind evident faptul că aceasta are temerea că dacă nu va alege una dintre cele 3 oferte (e bus, ..., ...) atașate cererii de finanțare, va pierde banii de la finanțator, împrejurare în care „poate, (...)”, trebuia să organizeze un alt tip de procedură de atribuire decât licitația publică deschisă (eventual cumpărare directă), pentru că la licitația deschisă are

dreptul să participe și să depună ofertă orice operator economic, nu numai ofertele cuprinse în studiul de fezabilitate și atașate cererii de finanțare”.

În ceea ce privește susținerea autorității contractante potrivit căreia, la o simplă căutare pe net ar fi găsit și o a patra ofertă, respectiv oferta ..., petenta consideră că aceasta are rolul de a crea aparența că la procedura de atribuire pot fi depuse și alte oferte și afirmă că societatea sa nu a găsit nicio informație despre acest tip de autobuz.

În sprijinul susținerii sale, indică spre consultare site-urile oficiale al producătorilor ..., Turcia, www.....com.tr și ... - dealer în România, www.....com.ro, unde nu se regăsesc informații cu privire la autobuzul

Contestatoarea afirmă că mărcile ..., ... și ..., nominalizate de către autoritatea contractantă, sunt comercializate în România de către ... SRL, iar de marca „...”, o altă ofertă de autobuz atașată cererii de finanțare, după cum lasă autoritatea contractanta să se înțeleagă, nu a auzit, nefiind vreodată comercializată în România sau UE, iar pe internet nu există nicio informație despre aceasta.

Apreciază că autoritatea contractantă ar fi în pericol să piardă finanțarea în condițiile în care se va dovedi faptul că procedura de achiziție nu a fost organizată cu respectarea legislației specifice în domeniu și asigurarea unei concurențe reale, iar finanțatorul nu s-ar opune ofertării unui autobuz mai lung cu 10 cm, în condițiile în care, deși mai lung, acest autobuz ar putea fi achiziționat la un preț mai scăzut decât prețul autobuzelor ... sau

Prin urmare, solicită Consiliului să constate faptul că, indiferent de ofertele atașate cererii de finanțare, autoritatea contractantă, în condițiile organizării unei licitații deschise, trebuie să respecte dispozițiile legislației specifice în domeniu, care permite accesul egal la procedură al tuturor operatorilor economici și, prin urmare, să o oblige să dispună măsuri de remediere în sensul acceptării, cel puțin, ca lungimea maximă a autobuzului să fie de 8500 mm sau să impună alte intervale valabile pentru autobuzele de tipodimensiune medie, ori să admită o toleranță de +3% în acord cu Regulamentul UE 1230/2012.

În sprijinul solicitării sale, invocă decizia C.N.S.C. nr.
- pct. 8: Petenta precizează că nu este de acord cu punctul de vedere al autorității contractante și, întrucât aceasta a clarificat textul astfel: „garanția la coroziune este de minimum 8 ani, iar garanția împotriva fisurării, deformării, ruperii trebuie asigurată pe durata de viață a autobuzului ofertat, durata de viață care nu poate fi mai mică de 15 ani”, consideră oportun ca aceasta să modifice, în consecință, la pag. 19/110, „Condiții privind protecția anticorozivă”, unde se stipulează că

„Ofertantul va descrie detaliat sistemul de protecție anticorozivă aplicat pentru a realiza durata de viață a caroseriei de minim 8 ani”.

Subliniază faptul că, în textul redat mai sus, autoritatea contractantă se referă la durata de viață a caroseriei și nu la asigurarea unei garanții la coroziune pentru o perioadă de minim 8 ani.

Consideră că, în ipoteza în care se va menține „durata de viață a caroseriei de minim 8 ani”, este imposibil a se acorda garanție la caroserie împotriva fisurării, deformării, ruperii pe durata de viață a autobuzului, care nu poate fi mai mica de 15 ani, motiv pentru care se impune modificarea duratei de viață a caroseriei de la minim 8 ani la minim 15 ani, în avantajul autorității contractante.

- pct. 16: Contestatoarea arată că nu este de acord cu remedierea autorității contractante potrivit căreia autobuzele electrice trebuie să ofere o autonomie de transport de minim 120 Km, între două încărcări, la o viteză de deplasare de 20 Km /h , în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau de climatizare (după caz), la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri, în dovedirea autonomiei în aceste condiții autoritatea menținând cerința prezentării testului ...T 1.

Învederează faptul că testul ...T 1, conform normelor UITP, nu se efectuează niciodată în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau de climatizare (după caz), la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri.

Testul ...t 1 conform normelor UITP, indică un consum de energie efectuat pe un autovehicul, fără ca acesta să aibă încărcare maximă de pasageri și fără să funcționeze sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire.

Susține că, în condițiile în care s-ar raporta la consumul de energie potrivit testului ...T 1, efectuat în condițiile menționate mai sus, autonomia nu va fi cea solicitată de către autoritatea contractantă, adică o autonomie în condițiile în care autobuzul este încărcat la capacitatea maximă de pasageri și consumatorii de energie funcționează la capacitatea maximă de utilizare, iar acesta este motivul pentru care a solicitat autorității contractante să indice un alt gen de document pe care ofertanții să-l prezinte spre a dovedi autonomia autobuzelor electrice în condițiile solicitate.

Totodată, contestatoarea apreciază că, în ipoteza în care autoritatea contractantă își menține cerința ca autonomia să fie dovedită prin acest test, astfel cum susține în punctul de vedere, se impune a se elimina cerința ca autonomia să fie dată în condițiile de încărcare maximă de pasageri și funcționare consumatori de energie.

În susținere, invocă extras din decizia C.N.S.C. nr.

- pct. 17: Contestatoarea precizează că nu este de acord cu faptul că autoritatea contractantă a respins, inclusiv solicitarea sa potrivit căreia să se admită ca axa spate să fie și cu patru perne de aer și 4 amortizoare hidraulice cu dublu efect cu limitator de cursă, motivând neîntemeiat costuri mai ridicate de exploatare și întreținere, deși societatea sa a precizat și justificat faptul ca soluția pe care a propus-o este net superioară celei solicitate de autoritatea contractantă (axa spate cu numai 2 perne de aer și numai 2 amortizoare).

În sprijinul susținerilor sale, învederează faptul că axa spate cu 4 perne de aer și 4 amortizoare, față de o axa spate cu numai 2 perne de aer și 2 amortizoare, oferă următoarele avantaje :stabilitate superioară a vehiculului (inclusiv siguranța în circulație); un nivel mai bun de confort și amortizare superioară a șocurilor; în cazul spargerii unei perne de aer, autovehiculul nu rămâne imobilizat, astfel cum se întâmplă atunci când se sparge o perna de aer la axa cu 2 perne și 2 amortizoare; durata de viață mai mare pentru perne și amortizoare, ținând cont că se reduce încărcarea pe perne și amortizoare; deoarece repartitia masei totale pe punți este dublă pe puntea spate și pe puntea fata, se poate asigura în mod eficient utilizarea acelorasi tipodimensiuni de perne și la puntea față și la puntea spate; probabilitatea de defectare este mult mai mică, deoarece 4 perne și 4 amortizoare preiau mai bine și mai eficient șocurile, de unde rezultă economie și eficiența în exploatare; reduce uzura celorlalte componente ale suspensiei și, implicit, sunt micșorate cheltuielile de întreținere și exploatare.

Apreciază că, astfel, autoritatea contractantă dovedește, încă odată, intenția clară de restrângere a concurenței și direcționarea licitației către un anume operator economic.

Subliniază faptul că autobuzul ... are pe axa spate 2 perne de aer și 2 amortizoare, context în care costurile de întreținere și exploatare sunt mai mari, deoarece probabilitatea de defectare este mult mai mare, iar piesele de schimb sunt mai scumpe, inclusiv autovehiculul rămâne imobilizat în condițiile în care se sparge o pernă de aer, nu se asigura stabilitatea, confortul sporit, etc., astfel cum se întâmplă în cazul soluției cu 4 perne și 4 amortizoare.

Prin urmare, petenta solicită Consiliului să oblige autoritatea contractantă să accepte și soluția ca axa spate să fie cu 4 perne de aer și patru 4 hidraulice cu dublu limitator de cursă, în opinia sa, aceasta fiind o soluție tehnică net superioară celei specificată de către autoritatea contractantă.

- pct. 19: Contestatoarea precizează că nu este de acord cu punctul de vedere al autorității contractante, considerând că aceasta trebuie să fie fermă în cerințele sale tehnice, corespunzătoare, exclusiv, interesului său sau pentru asigurarea unui transport public civilizat în

Subliniază faptul că, în condițiile actuale de pandemie, nu este important pentru autoritatea contractantă ca postul de conducere să fie separat de compartimentul pasagerilor.

În consecință, având în vedere faptul că autoritatea contractantă își menține poziția de a nu avea o solicitare expresă, referitoare la delimitarea compartimentului de pasageri de al șoferului, contestatoarea afirmă că lasă la latitudinea Consiliului să decidă în continuare.

- pct. 30: Contestatoarea arată că nu este de acord cu punctul de vedere al autorității contractante, întrucât aceasta nu are dreptul de a utiliza factori de evaluare care să conducă la o libertate de apreciere nelimitată, iar aceasta a precizat că „își rezervă dreptul de a lansa comanda fermă atunci când condițiile tehnico-economice de la nivelul său vor asigura corecta derulare a proiectului”, aspect pe care potențialii ofertanți nu l-au cunoscut până la această dată și în funcție de care aceștia ar putea decide sau nu participarea la procedura de atribuire .

Totodată, subliniind faptul că autoritatea contractantă nu indică, în clar, momentul lansării comenzii, acesta urmând a fi determinat ulterior în funcție de condițiile sale tehnico-economice, consideră că nu se justifică utilitatea/interesul factorului de evaluare - termenul de livrare - unde pentru cea mai rapidă livrare, autoritatea contractantă acordă totuși un punctaj total de 20 de puncte.

Prin urmare, precizează că își menține solicitarea ca autoritatea contractantă să indice în clar care va fi momentul lansării comenzii ferme de achiziție, evaluarea ofertelor neputând fi efectuată în funcție de condițiile tehnico-economice ale autorității contractante.

- pct. 31: Arătând că și în cuprinsul acestui factor de evaluare, autoritatea contractantă evaluează ofertele în funcție de data efectuării comenzii ferme de către achizitor și, de asemenea, deși la factorul de evaluare anterior, precizează că acordă un punctaj maxim de 10 puncte pentru livrarea cea mai rapidă a unui autobuz, în cuprinsul acestui factor de evaluare precizează: „Livrarea autobuzelor se poate realiza eşalonat, lunar, începând cu data primei livrări, minim 2 autobuze pe lună”.

În consecință, pententa opinează că, deși autoritatea contractantă a încercat o remediere, acest factor de evaluare rămâne în continuare neclar.

Având în vedere cele expuse, precizează că, deși autoritatea contractantă a dispus măsuri de remediere pentru marea majoritate a solicitărilor sale, însă pe restul le-a respins, astfel cum rezultă din cuprinsul punctului de vedere nr. 46416/25.08.2020, își menține contestația, astfel cum aceasta a fost completată cu documentul „Note scrise”, și solicită Consiliului să o admită, astfel cum a fost formulată, obligând autoritatea contractantă în consecință.

Prin adresa nr. 317/02.09.2020, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. ..., contestatoarea a răspuns la adresa nr. 47635/ 01.09.2020 a autorității contractante, postată în SICAP, și a transmis „Concluzii scrise”.

În cadrul documentului, societatea precizează care au fost documentele prin care autoritatea contractantă a dispus măsuri de remediere și susține că instituția a publicat în SICAP punctul de vedere cu privire la contestație, sens în care invocă dispozițiile art. 18 din Legea nr. 101/2016.

Menționând că data limită de depunere a ofertelor este 07.09.2020, contestatoarea arată că s-au înscris doar 2 ofertanți, unul dintre aceștia fiind chiar societatea sa, astfel că insistă ca autoritatea contractantă să dispună prelungirea termenului de depunere a ofertelor pentru o mai bună desfășurarea a procedurii de atribuire.

De asemenea, contestatoarea face aprecieri cu privire la mărcile de autobuz comercializate în România de către SC ... SRL și la inadvertențele caietului de sarcini.

În ceea ce privește lungimea autobuzului, contestatoarea invocă Regulamentul UE 1230/2012 și susține că acesta admite o toleranță de +/-3% la dimensiuni.

În concluzie, contestatoarea precizează că a fost de bună credință și a contestat numai pe baza unor motive bine întemeiate, nu a solicitat suspendarea procedurii de atribuire, dar solicită Consiliului să soluționeze cauza cu celeritate.

Dovada comunicării acestui document către autoritatea contractantă este atașată.

Prin adresa nr. 48334/03.09.2020, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. ..., ... a transmis documentul intitulat „Răspuns” la notele scrise depuse de SC ... SA, unde răspunde punctual criticilor contestatoarei astfel:

- pct. 2: Autoritatea contractantă precizează că a analizat motivele expuse de contestatoare, „își însușește comentariul” și, prin urmare, procedează la modificarea următoarelor clauze prevăzute în Modelul de contractul atașat la procedurii de achiziție, astfel:

„Art. 3 Obiectul principal al contractului

3.1. Furnizorul se obligă să furnizeze:

- 10 autobuze noi nearticulate, cu acționare complet electrică, dotate cu sistem de e-ticketing, destinate transportului public de calatori;
- 10 Stații de încărcare lente, compatibile cu autobuzele livrate;
- 1 Stație de încărcare rapidă compatibilă cu autobuzele livrate pe care furnizorul se obligă să le furnizeze în conformitate cu prevederile din prezentul contract, caietul de sarcini cu anexele aferente, propunerea tehnică, cu dispozițiile legale, aprobările și standardele tehnice, profesionale și de calitate în vigoare.

Art. 7. Obligațiile principale ale furnizorului:

7.1. Furnizorul se obligă să furnizeze, monteze (acolo unde este cazul), instaleze (acolo unde este cazul) și să fie prezent la punerea în funcțiune a produselor/dotărilor oferite, în locațiile stabilite cu achizitorul și să asigure garanția acestora, în conformitate cu prevederile caietului de sarcini și ale propunerii tehnice, anexe la prezentul contract

14. Servicii

14.1. Pe lângă furnizarea efectivă a produselor, furnizorul are obligația de a presta și serviciile de punerea în funcțiune pentru stațiile de încărcare, respectiv serviciile de montare, instalare și punere în funcțiune a celorlate echipamente și dotări; servicii de instruire și cele necesare furnizării produselor, respectiv montarea, instalarea și punerea în funcțiune a acestora, precum și remedierile în perioada de garanție acordată produselor, fără a modifica prețul contractului, în conformitate cu prevederile caietului de sarcini”.

- pct. 5 Autoritatea contractantă precizează că își menține punctul de vedere și în același timp, își rezervă dreptul de a nu intra în polemica lansată de contestatoare referitor la dealerii de autobuze existenți pe piață, precum și la portofoliul de produse al acestora. Reiterează faptul că, în niciun moment, nu a dorit să restrângă participarea la procedură a ofertanților interesați, atâta timp cât pe piață a identificat, cel puțin patru potențiali ofertanți, ci dimpotrivă, a depus și depune toate diligentele pentru asigurarea respectării principiilor privind transparența, tratamentul egal conform art .2 din Legea nr. 98/2016.

Precizează că cerința de modificare a dimensiunii solicitată de contestatoare nu poate fi acceptată, deoarece astfel cum a precizat, aceasta cerința este expres menționată/specificată în cererea de finanțare aprobată și în baza căreia s-a semnat contractul de finanțare. Mai mult, în ceea ce privește invocarea de către petentă a Regulamentului UE 1230/2012 pentru solicitarea de acceptare a toleranței de +/-3% cu privire la dimensiunea autobuzului, autoritatea contractantă susține că respectivul document se referă la cerințele de omologare de tip pentru masele și dimensiunile autovehiculelor și ale remorcilor acestora, neavând nici un fel de relevanță în cauza ridicată.

Prin urmare, autoritatea contractantă arată că își menține cerința ca dimensiunea să fie de 8400 mm.

- pct. 8: Reiterând susținerea potrivit căreia ofertantul ar face o confuzie între cerința referitoare la coroziune care se referă la transformarea materialelor ca urmare a acțiunii mediului de contact și cea referitoare la datele de fabricație care pot conduce la fisurări, deformări, ruperi, autoritatea contractantă precizează că cerința inițială se menține: garanția la coroziune este de minimum 8 ani, iar garanția împotriva fisurării, deformării, ruperii trebuie asigurată pe

durata de viață a autobuzului oferat, durată de viață care nu poate fi mai mică de 15 ani.

- pct. 16: Autoritatea contractantă reiterează precizarea că „(*...*), este necesar ca autobuzele electrice să ofere o autonomie de transport de minim 120 Km, între două încărcări lente, la o viteză de deplasare de 20 km/h, în condițiile ...T 1. Ofertantul va prezenta testul standardizat tip ...T 1. Solicitarea ...T 1 se realizează, având în vedere că în timpul sezonului turistic (iunie-septembrie) circulația se efectuează la viteze de 12 - 20 km/h datorită nivelului ridicat de aglomerare al zonei”.

Subliniind că testul ...T este un test standardizat, independent realizat de către organisme de certificare, fără legătură directă cu producătorii de autobuze, organizatoarea procedurii apreciază că evaluarea în baza acestuia asigură criterii maxime de obiectivitate.

- pct. 17: Autoritatea contractantă precizează că nu acceptă solicitarea contestatoarei, din cauza costurilor ridicate de exploatare și întreținere

Reiterează susținerea potrivit căreia soluția propusă de către contestatoare ca „axa spate să fie cu 4 perne de aer și 4 amortizoare hidraulice, cu dublu efect cu limitator de cursa și patru perne aer”, ar conduce la costurilor de întreținere foarte mari, costuri ce ar avea un impact direct asupra prețului serviciilor oferite beneficiarilor finali, locuitorii Municipiului ... și turiștii ce tranzitează anual municipiul.

În opinia organizatoarei procedurii, în ipoteza în care ar accepta soluția petentei ar încălca principiul utilizării eficiente a fondurilor publice.

- pct. 19 ... precizează că nu acceptă solicitarea contestatoarei, considerând că impunerea unei astfel de cerințe, după lansarea procedurii ar conduce la îngrădirea concurenței.

Susținând că această prevedere nu limitează dreptul petentei de a depune ofertă, reiterează precizarea că „nu are o solicitare expresă referitoare la delimitarea compartimentului de pasageri de cel al șoferului, însă dacă acesta compartimentare este prinsă în ofertă, ofertantul are obligația de a se asigura ca «postul de conducere va fi separat de compartimentul pasagerilor peretele despărțitor va fi vitrat în partea superioară dreaptă, pentru asigurarea vizibilității la prima ușă și la sistemul de oglinzi, protejat cu bare care să împiedice spargerea geamului în caz de aglomerație, iar în partea inferioară și în spatele conducătorului auto, va fi realizat, din materiale rezistente mecanic, (antivandalism și consolidat împotriva vibrațiilor) și rezistente la coroziune»”.

- pct. 30 Organizatoarea procedurii învederează că își rezerva dreptul de a lansa comanda fermă, atunci când condițiile tehnico-economice de la nivelul său vor asigura corectă derulare a proiectului.

Susține că nu se poate invoca factorul discriminator atâta timp cât toți ofertanții ofertează în aceleași condiții și se asigură

respectarea principiilor legislației achizițiilor publice cu privire la transparentă, tratament egal.

- pct. 31: Autoritatea contractantă își menține punctul de vedere potrivit căruia evaluarea ofertelor se face conform principiilor achizițiilor publice (art. 2 din Legea nr. 98/2016 și art. 1 H.G. nr. 395/2016). Reiterează răspunsul: „Termenul maxim până la care se va efectua livrarea (exprimat în zile de la data efectuării comenzii ferme de către achizitor). Termenul se calculează ca număr de zile de la data lansării comenzii ferme de către achizitor și până la data livrării ultimului autobuz, cu respectarea condiției impusă în caietul de sarcini pag 66/110 Cap 3.3 «Livrarea autobuzelor se poate realizat eşalonat, lunar, începând cu data primei livrări, minim 2 autobuze pe lună».

În consecință punctajul maxim se acordă ofertantului care prezintă cel mai mic număr de zile calculat după algoritmul de mai sus. Prin urmare termenul de evaluare este clar și concis”.

Având în vedere cele mai sus expuse, ... solicită Consiliului să constate că a analizat toate aspectele evidențiate de către contestatoare și a răspuns punctual la toate solicitările acesteia, oferind explicațiile necesare și respectând, în totalitate, principiile achizițiilor publice conform art. 2 din Legea nr. 98/2016 și art. 1 H.G. nr. 395/2016 și să dispună respingerea contestației, ca nefondată și neîntemeiată și, în consecință, continuarea procedurii de atribuire.

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

..., în calitate de autoritate contractantă, a inițiat procedura de licitație deschisă, derulată online, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect *„Furnizare 10 autobuze noi nearticulate, cu acționare complet electrică, dotate cu sistem de E-Ticketing, destinate transportului public de călători în ...”*, cod CPV 34144910-0 Autobuze electrice (Rev. 2), prin publicarea în SICAP a anunțului de participare nr. Din informațiile anunțului de participare, Consiliul a reținut că valoarea estimată a contractului de furnizare ce urmează a fi încheiat este de ... lei, fără TVA, data deschiderii ofertelor, în SEAP, fiind ..., ora ..., iar criteriul de atribuire „...”.

Examinând susținerile părților, probatoriul aflat la dosarul cauzei și dispozițiile legale aplicabile, Consiliul constată următoarele:

Împotriva anumitor prevederi din documentația de atribuire, respectiv a specificațiilor tehnice cuprinse în caietul de sarcini, SC ... SA, în termenul legal, a depus contestația în cauză.

În primul rând, Consiliul are în vedere dispozițiile art. 9 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, potrivit cărora: *„După primirea contestației, autoritatea contractantă poate adopta măsurile de remediere pe care le consideră necesare ca urmare a contestației, în cel mult 3 zile de la primirea contestației. Măsurile adoptate trebuie comunicate*

contestatorului, celorlalți operatori economici implicați în procedura de atribuire, precum și Consiliului, nu mai târziu de o zi de la data adoptării lor. Pentru a fi aduse la cunoștința operatorilor economici interesați, măsurile adoptate înainte de data-limită de depunere a solicitărilor de participare sau, după caz, a ofertelor se publică în SEAP.”

Verificând informațiile existente în SEAP, Consiliul constată că autoritatea contractantă s-a prevalat de norma legală de mai sus, astfel că, în data de 01.09.2010, prin adresa nr. 47635/01.09.2020, postată în SEAP la poz. ..., a luat măsuri de remediere, ca urmare a contestației de mai sus, care constau fie în reformularea, modificarea sau explicarea/detalierea cerințelor tehnice criticate pentru punctele: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31.

În ceea ce privește specificațiile tehnice criticate la punctele 5, 16 și 17, autoritatea contractantă a menționat că respinge solicitările contestatoarei de a fi modificate respectivele cerințe, prezentând explicațiile sale în acest sens.

Consiliul reține, în soluționare, faptul că, autoritatea contractantă a publicat pe SEAP, în data de 03.09.2020 (la poz. ...) *Modelul de contract revizuit* – document care face parte integrantă din documentația de atribuire, iar în data de 07.09.2020 a publicat o erată prin care a decalat termenul de depunere a ofertelor de la data de 07.09.2020 la data de 14.09.2020.

Ulterior, remediilor efectuate de autoritatea contractantă, SC ... SA a transmis Consiliului adresa nr. 314/ 28.08.2020 denumită „NOTE SCRISE”, înregistrată la CNSC cu nr. ..., aceeași adresă fiind comunicată și autorității contractante (conform dovezilor existente la dosarul cauzei), fiind de acord cu modificările/reformulările/explicațiile date de către ..., prin adresa nr. 47635/ 01.09.2020, pentru punctele: 1, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29.

Pentru punctele pentru care societatea contestatoare nu a fost mulțumită de refuzul autorității de a efectua măsurile de remediere, în sensul solicitărilor dorite, sau de explicațiile date în adresa nr. 47635/ 01.09.2020, Consiliul va analiza punctual criticile aferente acestora, respectiv cerințele de la punctele 2, 5, 8, 16, 17, 19, 30 și 31, precizate în contestație.

Astfel, la punctul 2, contestatoarea indică specificația tehnică din caietul de sarcini, menționată la pct. 3 – *Descrierea produselor solicitate* – la pct. 2 din Tabelul nr. 3, unde se precizează achiziționarea „*Stație de încărcare rapidă compatibilă autobuzelor livrate*”, în condițiile în care în Anexa 1 - *Centralizator Tehnic pentru autobuze tipodimensiune medie*, tot autoritatea consemnează: „*Încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza prin cuplarea autobuzului electric la o stație de încărcare rapidă care nu face*

obiectul prezentei achiziții”, SC ... SA solicitând autorității „să clarifice acest aspect”.

Prin adresa nr. 47635/01.09.2020, ... a menționat următoarele:

„Autoritatea Contractantă a **revenit cu precizare** că în cadrul procedurii se va face doar achiziția echipamentului «stație rapidă» fără montajul acesteia, iar pentru mai buna înțelegere a textului s-a realizat o **reformulare** a textului pentru a fi mai explicit (...). A se citi **«încarcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza prin cuplarea autobuzului electric la o stație de încărcare rapidă al cărui montaj nu face obiectul prezentei achiziții»**, Precizam ca în cadrul acestei proceduri se va face livrarea stației rapide și a celor 10 stații lente dar nu și montajul acestora. (...)”

De asemenea, autoritatea contractantă menționează specificațiile tehnice indicate la cap. 3.1- *Produse solicitate*, din caietul de sarcini, prezentând și Tabelul nr. 3 – *Componente*, precum și „caracteristicile tehnice informative aferente stațiilor de încărcare rapide”.

Cu toate acestea, contestatoarea este nemulțumită de noua formulare a cerinței criticate, susținând că „dacă autoritatea contractantă își menține faptul că ofertanții nu vor asigura și montajul stațiilor de încărcare, atunci va trebui să remedieze acest lucru și în contractul de Furnizare pct. 7. 1- «Obligațiile principale ale furnizorului»”.

În legătură cu acest aspect, Consiliul constată că autoritatea contractantă a postat pe SEAP, în data de 03.09.2020, la poz. ... – *Modelul de contract revizuit*, unde la pct. 7. 1- „**Obligațiile principale ale furnizorului**”, a consemnat: „**Furnizorul se obligă să furnizeze, monteze (acolo unde este cazul), instaleze (acolo unde este cazul), și să fie prezent la punerea în funcțiune a produselor/dotărilor oferite, în locațiile stabilite cu achizitorul și să asigure garanția acestora (...)**”.

Față de cele evocate, și având în vedere că solicitările contestatoarei au fost efectuate de către autoritatea în sensul dorit de aceasta, Consiliul stabilește că observația SC ... SA pe acest punct este rămasă fără obiect.

Următoarea critică a contestatoarei, de la pct. 5 al contestației sale, vizează specificația tehnică de la pct. 1 din caietul de sarcini, respectiv: „Dimensiuni exterioare: «Lungime totală: minim 7000 – maxim 8400 mm”», SC ... SA solicitând „obligarea autorității să modifice limita maximă a lungimii autobuzelor, respectiv, în loc de maxim 8400 să impună 8500 mm, sau să impună alte intervale, cum ar fi lungimi între 8000 mm și 8500 mm... sau admiterea unei toleranțe de $\pm 3\%$ (...)”.

Răspunsul autorității contractante (conform adresei nr. 47635/01.09.2020) a fost următorul:

«(...) Autoritatea Contractantă a RESPINS această solicitare ca urmare a faptului că dimensiunea maximă a autobuzului acceptat a

fost stabilita prin Studiul de fezabilitate si Documentația de Avizare, cu toate documentele anexa, care au stat la baza Cererii de Finanțare aprobată de către finanțatorul Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, (succe... în drepturi și obligații al Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice), în calitate de Autoritate de Management pentru Programul Operațional Regional 2014-2020, documente anexa la contractul de finanțare nr. 5044/2019 si prin urmare nu poate fi modificata unilateral de către Autoritatea Contractantă. O modificare facuta unilateral de către autoritatea contractantă poate atrage respingerea decontării sumelor de către finanțator, risc pe care autoritatea contractanta nu si-l poate asuma.

Mai mult decât atât, prin afirmațiile făcute ("Suntem producători si furnizori de autobuze, este normal sa cunoaștem piața, sa ne cunoaștem concurența si putem afirma ca, pe piața, sunt doar 2 tipuri de autobuze electrice care se pot încadra în intervalul minim 7000- maxim 8400 mm, respectiv un tip de autobuz marca ... cu lungimea de 8314 mm si un tip de autobuz marca ... cu lungimea de 8000 mm), contestatara recunoaște că la acest moment există pe piață cel puțin două autobuze care îndeplinesc cerința solicitată prin caietul de sarcini. Totodată, în cuprinsul studiului de fezabilitate întocmit de consultant la data depunerii Cererii de Finanțare, se regăsesc 3 oferte pentru autobuzele de 8.4 m si anume "...", "...", "...". La acestea mai putem adauga și oferta ... identificată de Autoritatea Contractantă printr-o simplă căutare pe internet. Prin urmare consideram comentariul contestatarii ca fiind nefondat, concurența nefiind îngrădită existând cel puțin patru produse cu caracteristicile solicitate prin caietul de sarcini, asigurandu-se astfel cadrul legal necesar pentru a realiza achiziționarea de bunuri, servicii și lucrări în condiții de eficiență economică și social conform art.2 alin 1 din Legea 98/2016. Menționam ca autoritatea contractanta a depus astfel diligentele necesare pentru a evita apariția unor situații de natură să determine existența unui conflict de interese și/sau împiedicarea, restrângerea sau denaturarea concurenței, conform art.1 alin 2 din Normele Metodologice din 2016 de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice (cu modificările si completările ulterioare).

Anexăm prezentului document (Anexa nr.1 ofertele depuse ca anexă la cererea de finanțare cât și prezentarea ...) (...).

Cerința privitoare la dimensiunea maxima a autobuzului acceptat a fi ofertat a fost stabilita prin Studiul de fezabilitate si Documentația de Avizare, cu toate documentele anexa, care au stat la baza Cererii de Finanțare aprobată de către finanțatorul Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, (succe... în drepturi și obligații al Ministerului

Dezvoltării Regionale și Administrației Publice), în calitate de Autoritate de Management pentru Programul Operațional Regional 2014-2020, documente anexa la contractul de finanțare nr. 5044/2019 și prin urmare nu poate fi modificată. O modificare făcută unilateral de către autoritatea contractantă poate atrage respingerea decontării sumelor de către finanțator, risc pe care autoritatea contractantă nu și-l poate asuma.»

Ținând seama de explicațiile prezentate de autoritatea contractantă, Consiliul va respinge ca nefondată solicitarea de mai sus a contestatoarei, deoarece aceste dimensiuni sunt deja consemnate în Programul Operațional Regional 2014-2020, documente anexa la contractul de finanțare nr. 5044/2019, autoritatea respectând dispozițiile art. 20 alin. (2) din HG nr. 395/2016, care stabilesc: „Documentația de atribuire conține orice cerință, criteriu, regulă și alte informații necesare pentru a asigura ofertantului/candidatului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de aplicare a procedurii de atribuire.” Mai mult, autoritatea contractantă a precizat un interval al acestui parametru, deci nu a impus o valoare fixă astfel încât să conducă la ofertarea doar a unui singur tip de produs.

Relevante în acest sens, sunt și prevederile art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016), potrivit căreia: „Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice care reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, astfel încât **să corespundă necesității autorității contractante.**”

Punctul 8 al contestației se referă la pct. C3 - Durata de funcționare și durata de utilizare fără reparație generală, unde se menționează: „durata de funcționare: minim 15 ani”, la „Descrierea generală constructivă a autobuzelor, se solicită: „Caroseria trebuie să fie garantată împotriva fisurii, deformării, ruperii pe toată durata de viață a autobuzelor electrice”, iar la „Condiții privind protecția anticorozivă”, se solicită: „Ofertantul va descrie detaliat sistemul de protecție anticorozivă aplicat pentru a realiza durata de viață a caroseriei de minim 8 ani”.

Legat de aceste informații, contestatoarea afirmă că nu înțelege „nimic”, solicitând autorității contractante „să precizeze în clar durata de funcționare a autobuzelor, durata de utilizare fără reparație generală a autobuzelor, durata de viață a caroseriei, garanția solicitată pentru caroseria împotriva fisurii, deformării, ruperii, dar și garanția pentru caroserie referitoare la coroziune”.

Prin adresa nr. 47635/01.09.2020, ... a prezentat următorul răspuns susținând că a remarcat „o neînțelegere a textului de către contestatară și de aceea a răspuns prin explicarea intenției avute în Caietul de sarcini: (...) Ofertantul face confuzie între cerința

referitoare la coroziune si cea referitoare la defectele ce pot conduce la fisurări, deformări, ruperi. **Pentru clarificare, garanția la coroziune este de minimum 8 ani iar garanția împotriva fisurării, deformării, ruperii trebuie asigurata pe durata de viață a autobuzului oferat, durată de viață care nu poate fi mai mica de 15 ani.**

Analizând răspunsul de mai sus, raportat la solicitarea contestatoarei, Consiliul constată că autoritatea a clarificat neînțelegerea SC ... SA, deoarece au fost indicate, în mod clar, termenele de garanție/duratele de viață, așa cum a dorit SC ... SA. Prin urmare, Consiliul va respinge această critica, ca rămasă fără obiect.

În ceea ce privește critica nr. 16 din contestație, SC ... SA citează cerințele din caietul de sarcini, referitoare la – *Autonomia autobuzului electric*, respectiv: „Este necesar ca autobuzele electrice să ofere o autonomie de transport de minim 200 km între 2 încărcări, la o viteză de deplasare de 20 km/h, 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. Ofertantul va prezenta testul standardizat tip ...T 1. Solicitarea ...T se realizează având în vedere că, în timpul sezonului turistic (iunie-septembrie) circulația se efectuează la viteze de 12-20km/h datorită nivelului ridicat de aglomerare al zonei”, în opinia sa, considerând că „Testul ...t 1 standardizat se referă numai la consumul de energie și nu indică autonomia autobuzelor”, precum și faptul că „testul ...t 1 standardizat, conform normelor UITP, nu se efectuează niciodată la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/ încălzire și încărcare maximă de pasageri”.

Referitor la acest aspect, contestatoarea solicită revenirea asupra acestei cerinței, în sensul de a „solicita testul standardizat ...T 1 drept document justificativ pentru a demonstra autonomia autobuzului electric, indicând un alt gen de document pentru demonstrarea autonomiei”, în opinia sa, în caz contrar, autonomia autobuzului electric nu va putea fi dovedită de către ofertanți în baza testului standardizat ...T 1.

Consiliul constată că autoritatea contractantă, pe baza principiului asumării răspunderii, statuat de art. 2 alin. (2) lit. f) din Legea nr. 98/ 2016, a venit cu următoarele precizări: „Este necesar ca autobuzele electrice sa ofere o autonomie de transport de minim 120 Km intre 2 incarcari lente, la o viteza de deplasare de 20 km/h, in condițiile ...T 1. Ofertantul va prezenta testul standardizat tip ...T 1. Solicitarea ...T 1 se realizeaza avand in vedere ca in timpul sezonului turistic (iunie-septembrie) circulația se efectueaza la viteze de 12 - 20 km/h datorita nivelului ridicat de aglomerare al zonei.”

SC ... SA menționează că nu este de acord cu explicații anterioare, susținând că „testul ...T 1, conform normelor UITP, nu se

efectuează niciodată în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau de climatizare (după caz), la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri. Testul ...t 1 conform normelor UITP, indică un consum de energie efectuat pe un autovehicul, fără ca acesta să aibă încărcare maximă de pasageri și fără să funcționeze sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire (...)", prezentând, în continuare, propriile explicații, dar fără a proba afirmațiile sale, contrar dispozițiilor art. 249 – Sarcina probei din Codul de procedură civilă, potrivit căroră: „Cel care face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile anume prevăzute de lege”.

De reținut, sub acest aspect, sunt dispozițiile art. 156 alin. (4), (5) și (6) din Legea nr. 98/2016, potrivit căroră:

(4) În cazul în care autoritatea contractantă stabilește specificațiile tehnice potrivit dispozițiilor alin. (1) [lit. b\)](#), aceasta nu respinge o ofertă pe motiv că lucrările, produsele sau serviciile oferite nu sunt conforme cu specificațiile tehnice la care se face trimitere, **dacă ofertantul demonstrează în oferta sa, prin orice mijloace adecvate, că soluțiile propuse îndeplinesc într-un mod echivalent cerințele definite prin specificațiile tehnice.**

(5) În cazul în care autoritatea contractantă stabilește specificațiile tehnice potrivit dispozițiilor alin. (1) [lit. a\)](#), **aceasta nu respinge o ofertă** pentru lucrări, **produse** sau servicii **care sunt conforme cu un standard național care transpune un standard european, cu un acord tehnic european, cu o specificație tehnică comună, cu un standard internațional sau cu un sistem de referință tehnic elaborat de un organism european de standardizare, dacă aceste specificații vizează cerințele de performanțe sau cerințele funcționale stabilite de autoritatea contractantă.**

(6) În cazul prevăzut la [alin. \(5\)](#), ofertantul demonstrează în oferta sa, prin orice mijloace adecvate, inclusiv cele prevăzute la [art. 158](#), că lucrările, produsele sau serviciile conforme standardului satisfac cerințele de performanță sau cerințele funcționale stabilite de autoritatea contractantă”.

Prin urmare, fără de cele expuse, Consiliul va respinge, ca nefondată, solicitarea contestatoarei menționată anterior.

Următoarea observație a contestatoarei, de la pct. 17 al contestației sale, vizează pct. 6 – *Suspensia*, din caietul de sarcini, unde se precizează: „Axa spate: cu două perne de aer; cu două amortizoare hidraulice cu dublu efect limitator de cursă, SC ... SA solicitând autorității contractante „să ia în calcul și oferta superioară celei solicitate cu privire la axa spate, respectiv să admită la licitație ca axa spate să fie cu: «patru perne aer; 4 amortizoare hidraulice cu dublu efect cu limitator de cursă și patru perne de aer»”, având în

vedere că astfel se va asigura un nivel mai bun de confort și o amortizare superioară a șocurilor, (...)"

Autoritatea contractantă nu a acceptat solicitarea contestatoarei, motivat de costurile mari de întreținere ce vor fi implicate de o astfel de soluție tehnică, costuri ce vor avea un impact direct asupra prețului serviciilor oferite beneficiarilor finali, locuitorii Municipiului ... și turiștii ce tranzitează anual Municipiul, răspunsul fiind: *„Nu se accepta solicitarea datorită costurilor mai ridicate de exploatare și întreținere”*. De asemenea, autoritatea susține aceeași decizie de a nu accepta cererea contestatoarei, prezentând explicații detaliate în adresa nr. 48334/03.09.2020, postată pe SEAP, concluzionând, pe acest aspect: *„(...) contestatoarea propune să fie crescute aceste costuri de exploatare și întreținere în detrimentul eficienței economice și sociale pentru serviciile ce fac obiectul prezentei proceduri de atribuire”*.

Față de cele prezentate, Consiliul nu va reține ca întemeiată solicitarea contestatoarei de modificare a cerinței tehnice în discuție, raportat, pe de o parte, la dispozițiile art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016, citate anterior, precum și la faptul că specificațiile tehnice conținute în caietul de sarcini, nu pot fi modificate doar în sensul dorit de contestatoare.

Critica SC ... SA de la punctul 19 din contestație se referă la pct. 17 din caietul de sarcini - *Postul de Conducere*, respectiv la cerința *„În situația în care postul de conducere va fi separat de compartimentul pasagerilor, peretele despărțitor va fi vitrat în partea superioară dreaptă, (...)”*. În opinia contestatoarei, este lăsată la altitudinea ofertanților separarea sau nu a postului de conducere de compartimentul pasagerilor, deși, consideră că ar trebui să se precizeze, în clar, dacă se dorește sau nu separarea postului de conducere de compartimentul pasagerilor, aceasta deoarece ar trebui să primeze interesul autorității și nu cel al ofertantului, precum și „o evaluare corectă a ofertelor”.

Referitor la această observație, autoritatea contractantă a subliniat că *„textul din caietul de sarcini precizează foarte clar că «În situația în care postul de conducere va fi separat de compartimentul pasagerilor»”*, precizând că *„acest aspect a fost expres menționat deoarece (...) a observat că în ofertele anexate la documentațiile prezentate în etapa de elaborare a Studiului de Fezabilitate, existau autobuze care în oferta standard aveau și soluția tehnică de separare a celor două compartimente. Astfel s-a dorit să nu fie îngăduită libertatea de ofertare”*, răspunsul MUNICIPIULUI ..., din adresa nr. 47635/ 01.09.2020, fiind următorul: *„Autoritatea contractantă nu are o solicitare expresă referitoare la delimitarea compartimentului de pasageri de cel al șoferului, însă dacă această compartimentare este prinsă în oferta, ofertantul are obligația de a se asigura ca «postul de conducere va fi separat de compartimentul pasagerilor peretele*

despărțitor va fi vitrat în partea superioara dreaptă, pentru asigurarea vizibilității la prima usa si la sistemul de oglinzi, protejat cu bare care sa impiedice spargerea geamului in caz de aglomerație, iar in partea inferioara si in spatele conducătorului auto, va fi realizat din materiale rezistente mecanic (antivandalism si consolidata împotriva vibrațiilor) si rezistente la coroziune»”.

Față de cele de mai sus, Consiliul apreciază că explicațiile autorității contractante sunt edificatoare, astfel că va respinge, ca neîntemeiată, critica asupra acestui punct, întrucât ... a dat posibilitatea ofertării mai largi, din acest punct de vedere, fiind precizate foarte clar condițiile impuse.

Următoare critică a contestatoarei, de la pct. 30, are în vedere factorul de evaluare „Termenul de livrare al primului autobuz (exprimat în zile și calculat cu data de la care se realizează de către achizitor comanda fermă de achiziție) – P2; Descriere: Termenul maxim până la care se va efectua prima livrare (exprimată în zile de la data efectuării comenzii ferme de către achizitor); Pondere: 10%; Algoritm de calcul: Punctajul maxim de 10 puncte, notat cu DLP min, va fi acordat celei mai mici durate din cadrul ofertelor evaluate. Punctajul pentru celelalte oferte se va calcula după formula $P2n = (DLP_{min}/DLP_n) \times 10$ puncte, unde P2n reprezintă punctajul obținut de ofertantul «n». Durata maxim acceptată până la livrarea primului autobuz este de 6 luni (184 zile), iar durata minim punctată nu este definită. Ofertele care vor prezenta o durată de livrare pentru primul autobuz mai mare de 6 luni (184 zile) vor fi considerate neconforme”, SC ... SA apreciind că, pentru respectarea tratamentului egal și nediscriminatoriu și să acționeze într-o manieră transparentă și proporțională, „autoritatea contractantă va trebui să indice în clar care va fi momentul lansării a comenzii ferme de achiziție”.

Legat de această observație, Consiliul are în vedere fișa de date achiziției, unde la cap. II.2.5 - Criterii de atribuire, este menționat și următorul factor de evaluare, cu algoritmul de calcul aferent: „

«Termenul de livrare a autobuzelor (exprimata in zile și calculată începând cu data de la care se realizează de către achizitor comanda fermă de achiziție) – (P3). Termenul maxim până la care se va efectua livrarea (exprimata in zile de la data efectuării comenzii ferme de catre achizitor) 10%. Punctaj maxim factor: 10.

Algoritm de calcul: Punctajul maxim de 10 puncte,notat cu DLmin, va fi acordat celei mai mici durate din cadrul ofertelor evaluate. Punctajul pentru celelalte oferte se va calcula dupa formula: $P3n = (DL\ min / DL\ n) \times 10$ puncte, unde P3n reprezinta punctajul obtinut de ofertantul „n” pentru factorul de evaluare și DL n reprezinta durata de livrare a autobuzelor stabilita de ofertantul „n”. Durata maxim acceptată până la care se poate realiza livrarea autobuzelor este 6 luni de la data livrării primului autobuz, iar durata minima punctata nu este definita.

Ofertele care vor prezenta o durata de livrare mai mare vor fi considerate neconforme.»

La această solicitare a contestatoarei, autoritatea contractantă a subliniat, în cadrul adresei nr. 47635/01.09.2020, în primul rând că „solicitarea de a indica în clar momentul lansării comenzii ferme nu are nici o legătură cu factorul de evaluare Termenul de livrare a primului autobuz (exprimata în zile și calculata cu data de la care se realizează de către achizitor comanda ferma de achiziție) - P2 deoarece ofertanții trebuie să specifice un număr de zile aferente livrării raportate la momentul primirii comenzii ferme și nu la o dată calendaristică (de ex: 100 zile de la data primirii comenzii ferme din partea Autorității Contractante). Mai mult decât atât, toți ofertanții trebuie să respecte aceeași metodologie de ofertare și prin urmare nu se poate invoca tratament inegal sau discriminatoriu.

Menționăm că lansarea comenzii nu poate fi precizată la momentul lansării procedurii de achiziție, în cadrul proiectului din care face parte prezenta procedură desfășurându-se și alte activități care pot influența acest termen.

Prin urmare, Autoritatea Contractanta considerând că contestatoarea nu a înțeles pe deplin cerința a venit cu precizarea asupra textului și a metodologiei de evaluare.

Răspuns Autoritate Contractantă:

Autoritatea contractanta își rezerva dreptul de a lansa comanda ferma atunci când condițiile tehnico-economice de la nivelul său vor asigura corecta derulare a proiectului. Nu se poate invoca factorul discriminator atata timp cat toti ofertantii oferteaza in aceleasi conditii”.

Ținând seama de explicațiile date de către ..., raportat la modul în care este precizat factorul de evaluare în discuție, citat mai sus, împreună cu modul de calcul al punctajului aferent acestuia, Consiliul va respinge ca neîntemeiată solicitarea contestatoarei de obligare a autorității contractante de a indica „în clar care va fi momentul lansării a comenzii ferme de achiziție”.

În justificarea acestei concluzii, Consiliul are în vedere, pe de o parte, faptul că autoritatea contractantă nu a impus o dată/zi exactă în care va lansa comanda, deoarece, nu putea să prevadă cu exactitate nici măcar finalitatea evaluării procedurii, a desemnării ofertei câștigătoare etc. sau chiar a eventualele contestații, iar pe de altă parte, așa cum este formulat algoritmul de calcul, conduce, în mod evident, la indicarea unui interval de timp pe care ofertantul îl va menționa de la data lansării comenzii ferme din partea autorității contractante, adică 20, 30, 50 de zile sau 1, 2, 5 luni etc.

Ultima observație a SC ... SA, menționată la punctul 31 al contestației sale, cu care nu a fost de acord nici după ce autoritatea contractantă a venit cu explicații prin adresa nr. 47635/01.09.2020, vizează tot factorul de evaluare Termenul de livrare a

autobuzelor, mai sus menționat, respectiv cerința: „Durata maxim acceptată până la care se poate realiza livrarea autobuzelor este 6 luni de la data livrării primului autobuz, iar durata minima punctata nu este definită”, precum și precizarea: „Ofertele care vor prezenta o durata de livrare mai mare vor fi considerate neconforme”, contestatoarea afirmând: „nu suntem siguri că autoritatea contractantă va evalua livrarea ultimelor 9 autobuze, în condițiile în care a impus obligatoriu livrarea unui /primului autobuz în maxim 6 luni de la lansarea comenzii ferme de achiziție sau «va face o medie» a livrării pentru toate cele 10 autobuze”.

În legătură cu neclaritatea de mai sus a contestatoarei asupra termenului maxim până la care se va efectua livrarea, cum se calculează și cum se acorda punctajul maxim, autoritatea contractantă, prin aceeași adresă nr. 47635/01.09.2020, a venit cu următoarea precizare: „Termenul maxim pana la care se va efectua livrarea (exprimata în zile de la data efectuării comenzii ferme de către achizitor). **Termenul se calculează ca număr de zile de la data lansării comenzii ferme de către achizitor și până la data livrării ultimului autobuz cu respectarea condiției impuse în caietul de sarcini pag 66/110 Cap 3.3** «Livrarea autobuzelor se poate realizat eşalonat, lunar, începând cu data primei livrări, minim 2 autobuze pe lună». In consecință punctajul maxim se acorda ofertantului care prezintă cel mai mic număr de zile calculat după algoritmul de mai sus”.

Analizând explicațiile date de către autoritatea contractantă, Consiliul apreciază că sunt clare și lămuritoare, în concordanță cu dispozițiile art. 32 alin. (2) din HG nr. 395/2016, conform cărora: „Factorii de evaluare a ofertelor, precum și algoritmul de punctare prevăzut la alin. (1) se precizează în mod clar și detaliat în cadrul documentației de atribuire și vor reflecta metodologia de punctare a avantajelor care vor rezulta din propunerile tehnice și financiare prezentate de ofertanți și trebuie să aducă un avantaj real, să nu fie formali și să poată fi urmăriți în cadrul procesului de evaluare a ofertelor și aplicare a criteriului de atribuire”, astfel că va respinge, ca nefondată, afirmația contestatoarei (din adresa nr. 314/28.08.2020, înregistrată la CNSC cu nr....) potrivit căreia, „deși autoritatea contractantă a încercat o remediere, acest factor de evaluare rămâne în continuare neclar”.

În ceea ce privește invocarea, de către contestatoare, a altor decizii ale CNSC, acesta din urmă nu o va lua în considerare, deoarece soluționarea contestațiilor se face raportat doar la documentele aferente fiecărui dosar în parte, fiind cauze diferite, respectiv proceduri de achiziție diferite.

În concluzie, având în vedere aspectele de fapt și de drept mai sus prezentate, în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor

de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, cu modificările și completările ulterioare, pentru considerentele evocate în motivare, Consiliul va respinge contestația formulată de SC ... SA, în contradictoriu cu autoritatea contractantă ..., astfel:

- ca rămase fără obiect solicitările aferente punctelor : 1, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 – ca urmare a postării pe SEAP, de către autoritatea contractantă, a adresei nr. 47635/01.09.2020;

- ca rămase fără obiect criticile asupra punctelor 2 și 8, din contestație, ca urmare a analizei efectuate de către Consiliul asupra remedierilor/explicațiile prezentate de autoritatea contractantă, raportat la solicitările contestatoarei;

- ca nefondate criticile aferente punctelor 5, 16, 17, 19, 30 și 31 din contestație.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 cu modificările și completările ulterioare și poate fi atacată cu plângere în temeiul art. 29 din același act normativ.

Pentru cele constatate,
în baza legii și a mijloacelor de probă aflate la dosar,

CONSILIUL DECIDE:

Respinge contestația formulată de către SC ... SA, cu sediul în comuna ..., în contradictoriu cu autoritatea contractantă ..., cu sediul în ..., astfel:

- ca rămase fără obiect solicitările aferente punctelor : 1, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 – ca urmare a postării pe SEAP, de către autoritatea contractantă, a adresei nr. 47635/01.09.2020;

- ca rămase fără obiect criticile asupra punctelor 2 și 8, din contestație, ca urmare a analizei efectuate de către Consiliul asupra remedierilor/explicațiile prezentate de autoritatea contractantă, raportat la solicitările contestatoarei;

- ca nefondate criticile aferente punctelor 5, 16, 17, 19, 30 și 31 din contestație.

Obligatorie.

Împotriva prezentei decizii, se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare, conform dispozițiilor art. 29 din Legea nr. 101/ 2016.

Președinte,

Membru,

Membru,

...
....

...
...

...
...

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