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. 11772/28.12.2018, transmisă prin mijloace electronice (e-mail) și în original, înregistrată la Consiliu sub nr. 53429/28.12.2018 și respectiv sub nr. 227/04.01.2019, SC ... SRL, cu sediul în ..., înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ..., având CIF RO ..., reprezentată legal de ..., în calitate de administrator, a contestat documentația de atribuire elaborată în cadrul procedurii de atribuire, prin „licitație deschisă", într-o singură etapă, online, fără etapă finală de licitație electronică, a contractului de achiziție publică de furnizare având ca obiect „Achiziționarea de 51 autobuze electrice de cca. 12m destinate transportului public urban de călători în relief de șes", inițiată de ..., în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în ... și a solicitat:

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

- Cap. 2 - Pantograf cu construcție specială montat pe acoperișul autobuzelor, sau echivalent, (...), încărcarea în curent continuu se va realiza în modurile Constant Current (CC), respectiv Constant Voltage (CV);

- Cap. 7.1.2 - Bateriile electrice vor avea capacitatea de maxim 120 kWh și vor asigura autonomia cerută pentru autobuzele electrice, (...) bateriile vor fi de ultimă generație, cu tehnologie Lithium sau echivalent, cu o densitate mare a energiei înmagazinate, respectiv cu un volum și o masă minimă (maxim 1500 kg) pentru realizarea autonomiei solicitate, (...) bateriile electrice vor permite o încărcare rapidă (2...10 minute) și o încărcare lentă (maxim 6 ore) fără să își piardă calitățile funcționale;

- Cap. 7.1.3 - Se solicită adoptarea de către ofertant a unei soluții pentru extinderea autonomiei autobuzului electric prin intermediul unei

baterii suplimentare de maximum 15 kWh, separată de sistemul principal de baterii electrice, care să fie utilizată doar în situațiile în care capacitatea bateriilor principale scade sub nivelul de 20% și care va asigura o autonomie suplimentară de minim 10 km. Această baterie va fi separată de sursa principală de energie și va fi menținută permanent la un nivel maxim de încărcare.

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

3. Suspendarea procedurii de atribuire în temeiul dispozițiilor art. 22 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 (...)".

CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR,
asupra cauzei de față, constată următoarele:

În susținerea contestației, SC ... SRL a precizat că, având în vedere prevederile caietului de sarcini, cap. 7.1.2 - Bateriile electrice: „Bateriile electrice vor avea capacitatea de maxim 120 kWh și vor asigura autonomia cerută pentru autobuzele electrice, (...) bateriile vor fi de ultimă generație, cu tehnologie Lithium sau echivalent, cu o densitate mare a energiei înmagazinate, respectiv cu un volum și o masă minimă (maxim 1500 kg) pentru realizarea autonomiei solicitate, (...) bateriile electrice vor permite o încărcare rapidă (2 ... 10 minute) și o încărcare lentă (maxim 6 ore) fără să își piardă calitățile funcționale", prin urmare consideră că autoritatea contractantă introduce obstacole nejustificate în documentația tehnică pentru a împiedica concurența efectivă între operatorii economici.

Astfel, la nivel global există mai multe tipuri de baterii bazate pe tehnologie Lithium, fiecare dintre ele având avantaje/dezavantaje, alegerea variantei optime rămânând la dispoziția fiecărui producător, în funcție de necesitățile specifice. Față de acest aspect, contestatoarea a făcut trimitere la studiul „Bloomberg New Energy Finance, NEI Corporation, BASF, academic journals" și a menționat că există o relație invers proporțională între densitatea energiei înmagazinate de o baterie și timpul de încărcare/ descărcare a acesteia.

Contestatoarea a concluzionat că identificarea unei baterii care să îndeplinească condițiile solicitate de autoritatea contractantă este absolut imposibilă.

Pe de altă parte, din motive de siguranță în exploatare și pentru asigurarea unei durate de viață rezonabile, nu este recomandată descărcarea bateriei sub nivelul de 20% din capacitate, rezultând o capacitate efectivă de lucru a bateriei de 80% din capacitatea totală, ori, în cazul unei limitări a capacității la 120 KWh, se obține o capacitate efectivă de lucru de numai 96 KWh care, în condițiile utilizării sistemelor de răcire/încălzire (vară/iarnă) și la încărcare maximă, nu poate asigura autonomia solicitată.

Mai mult decât atât, rulajul mediu zilnic al unui autobuz este, în general, de 250 km. În aceste condiții, necesarul de energie va fi de 200

KWh pe timp de vară, respectiv 350 KWh pe timp de iarnă. Folosind o baterie de 120 KWh, conform solicitării din caietul de sarcini, timpul de încărcare efectivă a bateriilor la puterea stațiilor de 300 KW, va fi de 40 min. pe timp de vară, respectiv 70 min. pe timp de iarnă. La această putere de încărcare, bateriile se vor supraîncălzi și se va impune utilizarea unui sistem de răcire puternic.

De aceea, luând în considerare și prevederile articolului 7.1.2, ce permit ca „Tipul, numărul și caracteristicile tehnice (raportul energie/masă, etc.) ale bateriilor electrice va fi ales de către producătorul autobuzelor electrice, astfel încât să asigure funcționarea sigură a acestora, respectiv o autonomie de transport corespunzând la parcurgerea a trei curse dus-întors (deci în lungime totală de 60 km conform strategiei de încărcare) în cele mai defavorabile condiții (încărcare maximă, temperatură din intervalul de operare la care consumul de energie electrică pentru climatizare este maxim)”, SC ... SRL consideră că autoritatea contractantă introduce, în mod nejustificat, limitări cu privire la capacitatea bateriilor – 120 KWh, greutatea maximă a bateriilor 1500 kg, în condițiile în care cerințele tehnico-economice care prezintă un avantaj pentru autoritatea contractantă sunt: capacitatea de transport minim 70 calatori și autonomia minim 60 km.

Mai mult decât atât, puterea instalată limitată la 120 kWh necesită utilizarea bateriilor titanate de tip LTO, care sunt de aproximativ 3 ori mai scumpe decât bateriile convenționale NMC care au o capacitate instalată de peste 300 Kwh și o autonomie de minim 210 km în timpul verii și 140 km în timpul iernii și sunt utilizate de majoritatea producătorilor de autobuze electrice. Această cerință va avea impact asupra costurilor de mentenanță/ înlocuire care cad în sarcina utilizatorilor finali, deoarece prețul unui set de baterii de tipul celor descrise în documentație este mult mai mare decât cel al bateriilor utilizate de majoritatea producătorilor de autobuze electrice.

Contestatoarea a învederat faptul că soluția tehnică descrisă în caietul de sarcini nu propune flote de autobuze eficiente din punct de vedere al disponibilității lor pe trasee, deoarece acestea vor staționa des pentru încărcare suplimentară, în timp ce soluția propusă de societatea sa (capacitate baterii mai mare de 300 Kwh), asigură o autonomie mai mare, prin urmare o disponibilitate mai mare pe trasee, dovedind eficiența mijloacelor de transport propulsate 100% electric în transportul public urban. De asemenea, contestatoarea a precizat că soluția descrisă în caietul de sarcini va suprasolicita permanent infrastructura electrică existentă, care, oricum, presupune rezerve de energie mai mari față de cele necesare soluției descrise de societatea sa.

SC ... SRL a menționat că strategia de încărcare prezentată în Anexa 6, este corectă, doar la nivel teoretic, deoarece, în practică, timpii de încărcare (2...10 min) sunt nerealiști și nu iau în calcul factorii externi (factorul uman, condițiile meteo, timpii de întârziere, etc.) pentru a asigura timpii de încărcare necesari unui autobuz pentru a realiza un rulaj de 250 km/zi (minim 4 încărcări/zi/autobus/10 min.).

În consecință, nu există niciun avantaj tehnico-economic pentru autoritatea contractantă care solicită limitarea capacității bateriilor la 120 Kwh și a masei maxime a bateriilor la 1500 kg, în condițiile în care din

punct de vedere economic un autobuz cu o capacitate a bateriilor de peste 300 Kwh transportă minim 100 calatori (peste cerința caietului de sarcini de minim 70 calatori) și are o autonomie de minim 210 km în timpul verii și 140 km. în timpul iernii (peste cerința de minim 60 Km), iar din punct de vedere tehnic, aceste autobuze respectă cerința din Regulamentul European R107 privind masa maximă autorizată.

De asemenea, SC ... SRL a precizat că prin limitarea dual autonomie transport/capacitate pasageri, respectiv capacitate baterie/masa maximă baterie, autoritatea contractantă introduce anumite obstacole nejustificate față de obligația asigurării unei concurențe efective între operatorii economici conform dispozițiilor art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016.

Având în vedere prevederile caietului de sarcini, cap. 7.1.3. „Se solicită adoptarea de către ofertant a unei soluții pentru extinderea autonomiei autobuzului electric prin intermediul unei baterii suplimentare de maximum 15 kWh, separată de sistemul principal de baterii electrice, care să fie utilizată doar în situațiile în care capacitatea bateriilor principale scade sub nivelul de 20% și care va asigura o autonomie suplimentară de minim 10 km. Această baterie va fi separată de sursa principală de energie și va fi menținută permanent la un nivel maxim de încărcare”, SC ... SRL consideră că autoritatea contractantă introduce obstacole nejustificate în documentația tehnică pentru a împiedica concurența efectivă între operatorii economici.

Mai mult decât atât, această funcție limitativă „baterii suplimentare de maximum 15 kWh”, poate fi îndeplinită și printr-un „software de gestionare” a capacității bateriei centrale, fără a fi necesară instalarea pe vehicul a unei baterii suplimentare care să implice costuri de mentenanță/înlocuire suplimentare pentru autoritatea contractantă.

În consecință, chiar dacă inițial autoritatea contractantă solicita o baterie centrală de tracțiune mică, care să implice costuri de mentenanță/înlocuire mici, ulterior, în cuprinsul caietului de sarcini, revine și completează această soluție neeconomică cu o baterie suplimentară care devine doar un balast mai scump, fără utilitate pentru autonomia vehiculului și care implică costuri mari de mentenanță și înlocuire.

De asemenea, SC ... SRL a solicitat acceptarea la ofertare a unei soluții tehnice superioare ce presupune asigurarea autonomiei suplimentare de minimum 10 km a autobuzului, prin gestionarea software a capacității bateriei centrale, precum și o baterie centrală de tracțiune mai mare, deoarece este prudent a calcula și prevedea o rezervă suplimentară de autonomie, presupunând, spre exemplu:

- că, datorită sosirii cu întârziere dintr-o cursă, nu va exista timpul pentru încărcarea rapidă înainte de începerea următoarei curse;
- stația (stațiile) de încărcare rapidă va fi blocată (vor fi blocate) de un alt autobuz care se încarcă;
- vehiculul va fi blocat în trafic pentru o perioadă de timp, fapt care va conduce la un consum suplimentar de energie;
- va apărea o altă combinație de factori dezavantajoși pentru consum: spre exemplu vreme extrem de rece (sau extrem de caldă) - așadar necesitând un consum energetic semnificativ cu încălzirea

(respectiv cu răcirea) salonului de călători - în combinație cu o încărcare semnificativă a vehiculului.

De asemenea, prin limitarea dublă autonomie transport/capacitate pasageri, respectiv baterii suplimentare de maximum 15 kWh, autoritatea contractantă introduce anumite obstacole nejustificate și încalcă astfel obligația asigurării unei concurențe efective între operatori, conform dispozițiilor art. 155 alin. (6) din Legea nr.98/2016.

Având în vedere prevederile caietului de sarcini, cap. 2 „Stații de încărcare rapidă" unde se solicită soluția unică: „încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza prin intermediul unui pantograf cu construcție specială montat pe acoperișul autobuzelor, sau echivalent, (...), încărcarea în curent continuu se va realiza în modurile Constant Current (CC), respectiv Constant Voltage (CV)", SC ... SRL consideră că autoritatea contractantă introduce obstacole nejustificate în documentația tehnică pentru a împiedica concurența efectivă între operatorii economici în condițiile în care pentru eficientizarea exploatării flotelor de autobuze electrice sunt disponibile și soluții echivalente de încărcare rapidă ce funcționează în Curent Alternativ (CA) și care nu pun o mare presiune pe infrastructura electrică a autorității contractante.

În acest sens, în scopul reducerii costurilor cu infrastructura electrică a autorității contractante, pentru respectarea principiului nediscriminării și tratamentului egal, SC ... SRL a solicitat să se accepte la ofertare și soluția echivalentă ce presupune încărcarea rapidă a autobuzelor electrice prin intermediul unui pantograf cu construcție specială montat pe acoperișul autobuzelor, cu încărcare în curent alternativ (CA), ceea ce presupune costuri mai scăzute cu infrastructura electrică a autorității contractante.

Mai mult decât atât, contestatoarea a precizat că încărcarea la curent continuu, chiar dacă oferă posibilitatea de a transfera mai rapid o putere mai ridicată prin secțiunile de cablu mult mai mari și mai scumpe decât în încărcarea alternativă, determină scăderea duratei de viață a bateriilor și capacităților de exploatare a punctelor de transformare în modurile Curent Constant (CC), ceea ce presupune costuri uriașe de exploatare pentru utilizatorii finali care dețin deja puncte de transformare în Curent Alternativ.

Mai mult decât atât, contestatoarea a precizat că datele solicitate la Punctul 7.1.4. - 2 „Încărcarea rapidă (cel puțin 300 kW) va introduce o cantitate mare de energie a bateriei într-o perioadă scurtă de timp (2...10 minute)...Puterea efectivă a sistemului de încărcare va fi de cel puțin 300 kW la un curent de 750 A", sunt prezentate în mod eronat, deoarece puterea efectivă a sistemului va fi de cel puțin 520 kw la un curent de 750A, 400V, fapt ce determină costuri suplimentare pentru utilizatorul final.

Invocând dispozițiile art. 152 din Legea nr. 98/2016, autoarea contestației a precizat că având în vedere termenul limită de depunere a ofertei, respectiv 17.01.2019, precum și perioada sărbătorilor de iarnă și zilele nelucrătoare din luna decembrie, autoritatea contractantă avea obligația de a corela și stabili perioada de depunere a ofertelor, în funcție de complexitatea contractului de achiziție publică (51 autobuze electrice, 15 stații de încărcare rapidă și 51 stații de încărcare lentă) și de cerințele specifice, astfel încât operatorii economici interesați să beneficieze de un

interval de timp adecvat și suficient pentru elaborarea ofertelor sau solicitărilor de participare și pentru pregătirea documentelor de calificare și selecție care sunt solicitate prin documentele achiziției.

Mai mult decât atât, având în vedere volumul mare de documente și certificate de omologare care trebuie prezentate și traduse de operatorii economici până la termenul limită de depunere a ofertelor, autoritatea contractanta nu trebuia să conceapă sau să structureze achiziția ori elemente ale acesteia - termenul de depunere, cu scopul restrângerii artificiale a concurenței. În aceste condiții, SC ... SRL a solicitat decalarea termenului de depunere a ofertei cu cel puțin 15 zile lucrătoare mai mult decât cel stabilit inițial pentru a putea corela complexitatea contractului de achiziții publice cu volumul mare de documente tehnice care trebuie prezentate și traduse în limba română până la data limită de depunere a ofertei.

Prin adresa nr. 75/3639 C5/03.01.2019, Consiliul i-a solicitat contestatoarei SC ... SRL să transmită la dosarul cauzei, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii.

Prin adresa nr. 324/03.01.2019, înregistrată la Consiliu sub nr. 115/03.01.2019, SC ... SRL a depus în original, Recipisa de consemnare nr. 205141742/1 din 28.12.2018, eliberată de CEC Bank – Sucursala Victoria, în sumă de 220.000,00 RON.

... a depus la dosarul cauzei, în original, punctul de vedere nr. 1985/08.01.2019, împreună cu o copie a dosarului achiziției publice, documentele fiind înregistrate de Consiliu sub nr. 788/08.01.2019.

Prin punctul de vedere autoritatea contractantă a precizat că în ceea ce privește aspectele contestate au fost solicitate clarificări la care nu a formulat răspuns, până în prezent, nefiind îndeplinit termenul impus de Legea nr. 98/2016.

Referitor la aspectele sesizate, cu privire la Cap. 7.1.2, autoritatea contractantă a considerat nefondate susținerile contestatoarei, după cum urmează:

- operatorul economic nu a înțeles corect faptul că durata de încărcare rapidă indicată orientativ (2...10) minute vizează infuzarea unei energii de „top up” aferentă celei cheltuite pe parcursul a 1...3 curse pe rută, și nu se intenționează încărcarea completă a bateriei în sistemul de încărcare rapidă;

- limita de autonomie de 120 kWh a fost impusă pentru a evita achiziția unor vehicule cu baterii supradimensionate (în intenția ca autobuzele să transporte pe cât posibil călători, nu baterii), problema autonomiei a fost privită ca una de optimizare, conform celor descrise în strategia de încărcare, anexată la documentație, rezultând astfel un minim de autonomie și un maxim de autonomie;

- un autobuz cu o baterie de 300 kWh este inutil supradimensionat, cântărind cu aproximativ 2 tone mai mult fără a aduce vreun beneficiu real, însă având dezavantajul unui consum semnificativ mai mare de energie datorită necesității de a transporta masa suplimentară a bateriei inutil supradimensionate, unei uzuri mai rapidă a diverselor subcomponente (suspensii etc.), unei capacități reduse de transport (autobuzul poate transporta mai puțini călători deoarece trebuie să transporte mai multă baterie);

- prin urmare un asemenea autobuz este semnificativ ineficient și este departe de ceea ce își dorește autoritatea contractantă și nu poate fi acceptat; în plus, un asemenea autobuz (construit pe filozofia de maximizare a capacității bateriei pentru a putea deservi o întreagă zi de operare, practic fără încărcare rapidă) este și depășit tehnologic - fapt demonstrat de realitatea că niciun alt producător de autobuze electrice nu a transmis solicitări de clarificare sau contestații pe această temă;

- limita de autonomie a fost impusă și pentru evitarea achiziționării unor vehicule energofage: se observă că împărțind valorile limitative 120 kWh și 60 km sunt excluse vehiculele cu un consum mai mare de 2 kWh/km în condițiile defavorabile specificate (în vreme ce vehicule cu un consum mai mic s-ar încadra în cerințele autorității contractante).

Cu toate acestea, autoritatea contractantă a precizat că este de acord că o relaxare a constrângerii de maximă autonomie de 120 kWh, într-una orientativă este oportună, exclusiv însă în condițiile păstrării cerinței de masă maximă a bateriei (1500 kg) și cu justificarea de către ofertant că produsul propus nu este unul energofag.

Față de acest aspect, autoritatea contractantă a precizat că urmează să publice o clarificare în termenul prevăzut la art. 161 din Legea nr. 98/ 2016.

Referitor la aspectele sesizate la Cap. 7.1.3, autoritatea contractantă a precizat că este de acord cu propunerea formulată, în sensul furnizării unei soluții de tip „baterie de rezervă virtuală”, precum cea descrisă de contestatoare, în condițiile demonstrării asigurării aceleiași funcționalități ca cea indicată prin caietul de sarcini, și păstrând limitarea globală de masă maximă a ambelor baterii de 1690 kg, respectiv calculată proporțional din condițiile indicate în caietul de sarcini din produsul (120 kWh + 15 kWh)/ 120 kWh * 1500 kg.

Față de acest aspect, autoritatea contractantă a precizat că urmează să publice o clarificare în termenul prevăzut la art. 161 din Legea nr. 98/2016.

Referitor la aspectele sesizate, de contestatoare, cu privire la Cap. 2 „Stații de încărcare rapidă”, autoritatea contractantă a învederat faptul că în conformitate cu prevederile caietului de sarcini (secțiunea 7.1.4. „încărcarea bateriilor electrice. Stațiile de încărcare”), „tensiunea de alimentare a sistemului de încărcare va fi de 3 x 400 Vca (+/-) 10%, 50 Hz”, atât pentru stațiile de încărcare lentă cât și rapidă, se observă că este în mod expres specificat că stațiile de încărcare vor fi alimentate de curent alternativ (3x400 Vca), și nu continuu. Caietul de sarcini specifică că în cazul în care încărcarea se va realiza de către stație la autobuz prin curent continuu, acest proces se va realiza în modurile CC și CV iar tensiunea de încărcare va fi de 400...800 Vcc. Cu toate acestea, pentru claritate, autoritatea contractantă este de acord cu eliminarea din caietul de sarcini a frazelor:

- încărcarea în curent continuu se va realiza în modurile Constant Current (CC), respectiv Constant Voltage (CV);

- tensiunea de ieșire a sistemului de încărcare va fi de 400 ... 800 Vcc.

Față de acest aspect, autoritatea contractantă a precizat că urmează să publice o clarificare în termenul prevăzut la art. 161 din Legea nr. 98/2016.

În ceea ce privește critica din contestație referitoare la decalarea termenului de depunere a ofertei cu cel puțin 15 zile lucrătoare, mai mult decât cel stabilit inițial, pentru a putea corela complexitatea contractului de achiziții publice cu volumul mare de documente tehnice care trebuie prezentate și traduse în limba română până la data limită de depunere ofertă, autoritatea contractantă a precizat următoarele:

Anunțul de participare a fost publicat în SICAP în data de 18.12.2018, cu un termen limită de depunere a ofertelor în data de 17.01.2019, rezultând un număr de 31 zile calendaristice.

Ulterior a transmis spre validare anunțul de tip erată nr. EN1005813 în data de 27.12.2018, ora 15:36, acesta fiind publicat în SICAP în data de 01.01.2019, ora 01:54, iar prin acest anunț a prelungit termenul de depunere a ofertelor de la 17.01.2019 până la 01.02.2019, fiind astfel 11 zile lucrătoare (16 zile calendaristice) în plus față de cele existente.

Mai mult decât atât, autoritatea contractantă a învederat faptul că, în prezent, procedura este suspendată din data de 04.01.2019, drept urmare după soluționarea contestației de către CNSC, va prelungi termenul limită de depunere a ofertelor, corelat cu perioada în care procedura s-a aflat în suspendare.

În finalul punctului de vedere, autoritatea contractantă a concluzionat că este lipsită de obiect contestația, având în vedere cele învederate.

Prin adresa nr. 1939/3639 C5/16.01.2019, Consiliul i-a solicitat contestatoarei să precizeze dacă înțelege să își mențină integral criticile din cadrul contestației, având în vedere susținerile autorității contractante din punctul de vedere nr. 1985/08.01.2019.

Autoritatea contractantă a transmis Consiliului, prin mijloace electronice (e-mail) corespondența înregistrată sub nr. 2082/17.01.2019, la care a anexat un set de documente necesare soluționării cauzei.

Prin adresa nr. 11786/17.01.2019, înregistrată la Consiliu sub nr. 2157/17.01.2019, SC ... SRL a precizat că „nu renunţă la judecata contestaţiei”, până la adoptarea măsurilor efective de remediere a documentație.

Contestatoarea a solicitat modificarea documentației conform cererilor sale din contestație și punctului de vedere al autorității contractante prin care aceasta declară că va lua măsuri de remediere și urmează să publice clarificări în termenul prevăzut la art. 161 din Legea nr. 98/2016.

Din documentele depuse la dosarul cauzei și din susținerile părților, Consiliul constată următoarele:

..., în calitate de autoritate contractantă, a inițiat procedura de atribuire prin „licitație deschisă”, într-o singură etapă, online, fără etapă finală de licitație electronică, a contractului de achiziție publică de furnizare având ca obiect „Achiziționarea de 51 autobuze electrice de cca. 12m destinate transportului public urban de călători în relief de șes”, având cod CPV 34144910-0 (Rev.2), prin publicarea în SICAP a anunțului de participare nr. .../ 18.12.2018, stabilind „termenul limită pentru

primirea ofertelor sau a cererilor de participare” la 17.01.2019 ora 15:00, prelungit, prin anunțul de tip erată nr. ... din data de 27.12.2018, până la data de 01.02.2019, criteriul de atribuire fiind „cel mai bun raport calitate - preț” și valoarea estimată, fără TVA, de 141.375.000,00 RON.

Procedura de atribuire a fost divizată în 4 loturi, după cum urmează:

- lotul nr. 1 – „Municipiul Alba Iulia”, având o valoare estimată de 36.125.000,00 RON, fără TVA;
- lotul nr. 2 – „Municipiul Buzău”, având o valoare estimată de 25.125.000,00 RON, fără TVA;
- lotul nr. 3 – „Municipiul Constanța”, având o valoare estimată de 55.000.000,00 RON, fără TVA;
- lotul nr. 4 – „Municipiul Ploiești”, având o valoare estimată de 25.125.000,00 RON, fără TVA.

Cererea de suspendare a procedurii de atribuire formulată de contestatoarea SC ... SRL a fost respinsă, ca rămasă fără obiect, de către Consiliu, prin Încheierea nr. 13/C5/3639 din data de 04.01.2019, întrucât la data de 04.01.2019 ora 15:00, autoritatea contractantă a suspendat procedura de atribuire.

Autoarea contestației a prezentat Consiliului dovada respectării dispozițiilor art. 61^1 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, respectiv Recipisa de consemnare nr. 205141742/1 din 28.12.2018, eliberată de CEC Bank – Sucursala Victoria, în sumă de 220.000,00 RON.

Cauțiunea se va restitui în condițiile stipulate de art. 1064 din Codul de procedură civilă. *[„(1) Cauțiunea depusă se va restitui, la cerere, după soluționarea prin hotărâre definitivă a procesului în legătură cu care s-a stabilit cauțiunea, respectiv după încetarea efectelor măsurii pentru care aceasta s-a depus. (2) Cauțiunea se restituie celui care a depus-o în măsura în care asupra acesteia cel îndreptățit nu a formulat cerere pentru plata despăgubirii cuvenite până la împlinirea unui termen de 30 de zile de la data rămânerii definitive a hotărârii sau, după caz, de la data încetării efectelor măsurii, prevăzute la alin. (1). Cu toate acestea, cauțiunea se restituie de îndată dacă partea interesată declară în mod expres că nu urmărește obligarea celui care a depus-o la despăgubiri pentru prejudiciile cauzate prin încuviințarea măsurii pentru care aceasta s-a depus”]*, coroborate cu dispozițiile art. 61^1 alin. (5), (6) și (7) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare *[„(5) Cauțiunea depusă se restituie, la cerere, după soluționarea prin hotărâre definitivă a plângerii, respectiv după încetarea efectelor suspendării procedurii de atribuire și/sau a executării contractului. (6) Cauțiunea se restituie celui care a depus-o, nu mai devreme de 30 de zile de la data rămânerii definitive a hotărârii sau, după caz, de la data încetării efectelor suspendării procedurii de atribuire și/sau a executării contractului. (7) Consiliul sau instanța, după caz, se pronunță asupra cererii de restituire a cauțiunii cu citarea părților, printr-o încheiere supusă numai recursului la instanța ierarhic superioară. Recursul este suspensiv de executare”]*.

Prezenta contestație vizează documentația de atribuire, publicată de autoritatea contractantă, în SICAP, odată cu anunțul de participare, respectiv la data de 18.12.2018.

Nemulțumită de anumite cerințe tehnice din caietul de sarcini și de termenul limită pentru primirea ofertelor, respectiv 17.01.2019, S.C. ...

S.R.L. a învestit Consiliul cu soluționarea contestației de față, solicitând remedierea caietului de sarcini și decalarea termenului de depunere a ofertelor cu cel puțin 15 zile lucrătoare.

Analizând criticile formulate de contestator, Consiliul constată că acestea vizează documentația de atribuire, respectiv anumite cerințe tehnice din caietul de sarcini aferent tuturor loturilor și termenul de depunere a ofertelor. Consiliul urmează a proceda la soluționarea contestației analizând modul în care autoritatea contractantă a elaborat documentația de atribuire aferentă, sub aspectele criticate în contestație, cu luarea în considerare a legislației în vigoare în domeniul achizițiilor publice și a argumentelor transmise de către părți.

Referitor la criticile transmise autorității contractante și existente în contestație, Consiliul reține următoarele:

Din conținutul contestației rezultă că aceasta vizează următoarele aspecte tehnice prevăzute în caietul de sarcini:

„7.1.2 Bateriile electrice

Bateriile electrice vor avea capacitatea de maxim 120 kWh și vor asigura autonomia cerută pentru autobuzele electrice (...).

Bateriile vor fi de ultimă generație, cu tehnologie Lithium, sau echivalent, cu o densitate mare a energiei înmagazinate, respectiv cu un volum și o masă minimă (maxim 1500 kg) pentru realizarea autonomiei solicitate, (...).

Bateriile electrice vor permite o încărcare rapidă (2 ... 10 minute) și o încărcare lentă (maxim 6 ore) fără să își piardă calitățile funcționale".

7.1.3 Autonomia autobuzelor electrice

(...). Se solicită adoptarea de către ofertant a unei soluții pentru extinderea autonomiei autobuzului electric prin intermediul unei baterii suplimentare de maximum 15 kWh, separată de sistemul principal de baterii electrice, care să fie utilizată doar în situațiile în care capacitatea bateriilor principale scade sub nivelul de 20 % și care va asigura o autonomie suplimentară de minim 10 km. Această baterie va fi separată de sursa principală de energie și va fi menținută permanent la un nivel maxim de încărcare.

7.1.4 Încărcarea bateriilor electrice. Stațiile de încărcare

2. Stații de încărcare rapidă

(...) Încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza prin intermediul unui pantograf cu construcție specială montat pe acoperișul autobuzelor, sau echivalent (...).

Încărcarea în curent continuu se va realiza în modurile Constant Current (CC), respectiv Constant Voltage (CV)".

Contestatorul consideră că aceste cerințe tehnice au ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.

Față de aceste cerințe tehnice, în punctul său de vedere, autoritatea contractantă a precizat:

„*Precizăm că pentru aspectele contestate au fost solicitate clarificări la care autoritatea contractantă nu a formulat răspuns, până la această dată, nefiind îndeplinit termenul impus de Legea nr. 98/2016*".

Tot în punctul de vedere, autoritatea contractantă precizează că va lua următoarele măsuri de remediere:

7.1.2 Bateriile electrice

„suntem de acord că o relaxare a constrângerii de maximă autonomie de 120 kWh într-una orientativă este oportună, exclusiv însă în condiţiile păstrării cerinţei de masă maximă a bateriei (1500 kg), şi în condiţiile justificării de către ofertant că produsul propus nu este unul energofag.
În acest sens autoritatea contractantă urmează să publice o clarificare în termenul prevăzut la art. 161 din Legea nr. 98/2016".

7.1.3 Autonomia autobuzelor electrice

*„autoritatea contractantă este de acord cu propunerea formulată, în sensul furnizării unei soluţii de tip «baterie de rezervă virtuală» precum cea descrisă de dvs., în condiţiile demonstrării asigurării aceleiaşi funcţionalităţi ca cea indicată prin caietul de sarcini, şi păstrând limitarea globală de masă maximă a ambelor baterii de 1690 kg, respectiv calculată proporţional din condiţiile indicate în caietul de sarcini din produsul (120 kWh + 15 kWh) / 120 kWh * 1500 kg.*
În acest sens autoritatea contractantă urmează să publice o clarificare în termenul prevăzut la art. 161 din Legea nr. 98/2016".

7.1.4 Încărcarea bateriilor electrice. Stațiile de încărcare

2. Staţii de încărcare rapidă

„pentru claritate, autoritatea contractantă este de acord cu eliminarea din caietul de sarcini a frazelor:
încărcarea în curent continuu se va realiza în modurile Constant Current (CC), respectiv Constant Voltage (CV);
Tensiunea de ieşire a sistemului de încărcare va fi de 400 ... 800 Vcc.
În acest sens autoritatea contractantă urmează să publice o clarificare în termenul prevăzut la art. 161 din Legea nr. 98/2016".

Având în vedere aceste măsuri de remediere, ce vor fi puse în aplicare de autoritatea contractantă, prin adresa nr. 1939/3639 C5/16.01.2019, Consiliul a solicitat contestatorului următoarele:

„Având în vedere punctul de vedere nr. 1985/08.01.2019, înregistrat la Consiliu sub nr. 788/08.01.2019, formulat de autoritatea contractantă ca urmare a contestației dvs. referitoare la procedura de atribuire mai sus-menționată, vă solicităm să ne precizați dacă înțelegeți să vă mențineți integral criticile din cadrul contestației".

Contestatorul a răspuns prin adresa nr. 11786/17.01.2019, precizând că *„având în vedere (...) punctul de vedere al autorității contractante (...) prin care nu adoptă măsuri de remediere, doar promisiunea că în acest sens autoritatea contractantă urmează să publice o clarificare (...) nu renunțăm la judecata contestaţiei (...), până la adoptarea măsurilor efective de remediere a documentației*".

În acest sens, contestatoarea a solicitat *„modificarea parțială a documentației de atribuire, respectiv a cerințelor tehnice ale caietului de sarcini (...) conform cererilor formulate prin contestație și punctului de vedere comunicat de autoritatea contractantă, prin care declară că:*

1. Cu toate acestea, suntem de acord că o relaxare a constrângerii de maximă autonomie de 120 kWh într-una orientativă este oportună, exclusiv însă în condiţiile păstrării cerinţei de masă maximă a bateriei (1500 kg).

2. Referitor la aspectele sesizate la Cap.7.1.3, autoritatea contractantă este de acord cu propunerea formulată, în sensul furnizării

*unei soluţii de tip «baterie de rezervă virtuală» precum cea descrisă de dvs., în condiţiile demonstrării asigurării aceleiaşi funcţionalităţi ca cea indicată prin caietul de sarcini, şi păstrând limitarea globală de masă maximă a ambelor baterii de 1690 kg, respectiv calculată proporţional din condiţiile indicate în caietul de sarcini din produsul (120 kWh + 15kWh)/120 kWh * 1500 kg.*

3. Conform caietului de sarcini (secțiunea 7.1.4. încărcarea bateriilor electrice. Stațiile de încărcare), «tensiunea de alimentare a sistemului de încărcare va fi de 3 x 400 Vca (+/-) 10%, 50 Hz», atât pentru stațiile de încărcare lentă cât şi rapidă. Se observă că este în mod expres specificat că stațiile de încărcare vor fi alimentate de curent alternativ (3x400 Vca), şi nu continuu.

Cu toate acestea, pentru claritate, autoritatea contractanta este de acord cu eliminarea din caietul de sarcini a frazelor:

- încărcarea în curent continuu se va realiza în modurile Constant Current (CC), respectiv Constant Voltage (CV);

- tensiunea de ieşire a sistemului de încărcare va fi de 400...800 Vcc".

4. autoritatea contractantă va prelungi termenul limită de depunere a ofertelor corelat cu perioada în care procedura s-a aflat în suspendare".

Din cele de mai sus reiese că autoritatea contractantă a achiesat la solicitările contestatorului, dar având în vedere faptul că procedura de atribuire este suspendată, aceasta nu le-a putut publica în SICAP, motiv pentru care Consiliul va admite toate criticile contestatorului.

În acest context, Consiliul constată că pentru respectarea principiilor transparenței și al tratamentului egal, stipulate de art. 2 alin. (2) lit. b) și d) din Legea nr. 98/2016, se impune ca autoritatea contractantă, după reluarea procedurii de atribuire, să publice în SICAP aceste măsuri de remediere la care a achiesat.

Referitor la cerința din caietul de sarcini, respectiv *„Bateriile electrice vor permite o încărcare rapidă (2 ... 10 minute)"*, Consiliul va obliga autoritatea contractantă să completeze această cerință conform celor precizate în punctul de vedere, pentru a nu se înțelege că este vorba de o încărcare completă a bateriei, așa cum a înțeles contestatorul, respectiv:
„operatorul economic nu a înțeles corect următorul fapt: durata de încărcare rapidă indicată orientativ (2... 10) minute vizează infuzarea unei energii de «top up» aferentă celei cheltuite pe parcursul a 1...3 curse pe rută, şi nu se intenționează încărcarea completă a bateriei în sistemul de încărcare rapidă".

Tot în punctul de vedere, referitor la termenul de depunere a ofertelor, autoritatea contractantă a precizat:
„Anunţul de participare a fost publicat în SICAP în data de 18.12.2018, cu un termen limită de depunere a ofertelor în data de 17.01.2019, rezultând un număr de 31 zile calendaristice.
Ulterior, Autoritatea contractantă a transmis spre validare anunţul de tip erata nr. EN1005813 in data de 27.12.2018, ora:15:36, acesta fiind publicat în SICAP în data de 01.01.2019, ora:01:54. Prin acest anunţ autoritatea contractantă a prelungit termenul de depunere a ofertelor de la 17.01.2019 până la 01.02.2019, fiind astfel 11 zile lucrătoare (16 zile calendaristice) în plus față de cele existente.

Mai mult decât atât, în prezent procedura este suspendată din data de 04.01.2019, drept urmare după soluţionarea de către CNSC a prezentei contestații, autoritatea contractantă va prelungi termenul limită de depunere a ofertelor corelat cu perioada în care procedura s-a aflat în suspendare".

Având în vedere cele de mai sus, Consiliul va obliga autoritatea contractantă să stabilească un nou termen de depunere a ofertelor, cu respectarea celor menționate în punctul de vedere.

Prin urmare, în raport de cele reținute, în temeiul art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite contestația formulată de SC ... SRL, în contradictoriu cu ..., în calitate de autoritate contractantă și va obliga autoritatea contractantă, ca, în termen de 10 zile de la primirea deciziei, să publice în SICAP măsurile de remediere propuse, în sensul celor precizate de aceasta în cuprinsul punctului de vedere.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

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

CONSILIUL DECIDE:

Admite contestația formulată de SC ... SRL, în contradictoriu cu ..., în calitate de autoritate contractantă.

Obligă autoritatea contractantă, ca, în termen de 10 zile de la primirea deciziei, să publice în SICAP măsurile de remediere propuse, în sensul celor precizate de aceasta în cuprinsul punctului de vedere.

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

PREȘEDINTE COMPLET
...

MEMBRU COMPLET **MEMBRU COMPLET**
... **...**

Redactat în 4 exemplare originale, conține 13 pagini.