



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 înregistrată la Consiliu sub nr. depusă de către SC SA, cu sediul în, sectorul înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr., CUI, reprezentată legal prin Director General, privind procedura simplificată, online, organizată în vederea atribuirea contractului având ca obiect „Furnizare și instalare stații de încărcare pentru proiectul e-«Încărcare - Proiect de dezvoltare a infrastructurii de alimentare a vehiculelor cu energie electrică în»”, cod CPV , organizată de, cu sediul în, str., jud., în calitate de autoritate contractantă, s-a solicitat obligarea autorității contractante la adoptarea măsurilor de remediere necesare restabilirii legalității, corelativ:

a) Eliminării din documentația de atribuire a cerinței privind prezentarea unui certificat de conformitate pentru sistemul de comunicație OCPP minim versiunea 1.5;

b) Eliminării din documentația de atribuire a cerinței privind echiparea stațiilor de reîncărcare cu un sistem integrat de stocare energie în baterii (3,6 KWh înmagazinare cu putere de 14 KW) inclus în carcasa stației.

c) Eliminării din documentația de atribuire a cerinței privind dotarea stațiilor de reîncărcare cu sistemul de încărcare în așteptare pentru încărcarea DC/DC (smart queuing) care permite cuplarea simultană pentru ChadeMo si COMBO 2;

Prin încheierea nr. Consiliul s-a pronunțat asupra cererii de suspendare a procedurii din cuprinsul contestației formulată SC SA, pe care a admis-o.

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

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestațiile de față, prin care SC SRL reclamă conținutul documentației de atribuire, solicitând remedierea acesteia.

În fapt, contestatorul prezintă istoricul procedurii și arată că, aceasta a fost organizată în urma obținerii unei finanțări de către, în cadrul Programului privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea infrastructurii pentru vehiculele de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic: stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în localități care se derulează sub tutela Administrației Fondului pentru Mediu (anexa 1).

În cadrul documentației de atribuire, contestatorul menționează că, s-au prevăzut cerințe tehnice obligatorii care condiționează conformitatea propunerii tehnice.

Astfel, în Caietul de sarcini, la pag. 10, în art. 3.1.2. Parametri tehnici și funcționali (anexa 2), contestatorul arată că, s-au prevăzut și următoarele cerințe restrictive și disproporționate pentru cele cinci stații de încărcare:

- *„Stațiile vor fi echipate cu un sistem integrat de stocare energie în baterii (3,6 KWh înmagazinare cu putere de 14 KW) inclus în carcasa stației; (...)*

- *Stația va fi dotată cu sistemul de încărcare în așteptare pentru încărcarea DC/DC (smart queuing) care permite cuplarea simultană pentru ChadeMo și COMBO 2; (...)*

- *se va prezenta certificat de conformitate pentru sistemul de comunicație OCPP minim versiunea 1.5;”*

Totodată, contestatorul precizează că, în Formularul F5, Fișă tehnică 1 - Stație de încărcare (anexa 3), s-au reiterat cerințele din Caietul de sarcini anterior menționate, astfel:

„1.23. Stațiile vor fi echipate cu un sistem integrat de stocare energie în baterii (3,6 KWh înmagazinare cu putere de 14 KW) inclus în carcasa stației; (...)

1.34. Stația va fi dotată cu sistemul de încărcare în așteptare pentru încărcarea DC/DC (smart queuing) care permite cuplarea simultană pentru ChadeMo și COMBO 2; (...)

2.4. Se va prezenta certificat de conformitate pentru sistemele de comunicație OCPP minim versiunea 1.5”

Contestatorul susține că, cerințele amintite sunt restrictive, nejustificate, privează procedura de o concurență reală și liberă între ofertanții interesați și aduc atingere principiilor procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice, pentru motivele pe care le voi expune, în continuare.

2. Nelegalitatea cerințelor tehnice impuse

Se arată că, conform art. 155 alin. (1) și (6) din Legea 98/2016 a achizițiilor publice:

„(1) Specificațiile tehnice sunt stabilite prin documentația de atribuire și definesc caracteristicile solicitate privind lucrarea, serviciul sau produsele care fac obiectul achiziției. (...)

(6) Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca

efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici."

De asemenea, se arată că, potrivit art. 20 alin. (10) din HG 395/2016:

„(10) 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."

Totodată, contestatorul învederează faptul că, conform art. 50 din Legea nr. 98/2016 se impune respectarea principiului liberei concurențe și exclude ipotezele prin care se restrânge artificial concurența.

Așadar, corelând prevederile mai sus citate, cu principiile enumerate la art. 2 din Legea nr. 98/2016, contestatorul susține că se deduce că specificațiile (cerințele) tehnice impuse de Autoritatea contractantă în documentația de atribuire trebuie să îndeplinească următoarele condiții pentru a fi legale și legitime:

- (i) să aibă legătură cu obiectul contractului de achiziție publică;
- (ii) să corespundă necesității autorității contractante;
- (iii) să fie proporționale prin raportarea la valoarea și obiectivele acestuia;
- (iv) să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire;
- (v) să nu aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe reale și efective între operatorii economici.

În opinia contestatorului, aceste condiții nu sunt îndeplinite ce cerințele tehnice contestate.

2.1. Obligația de a depune un certificat de conformitate pentru sistemul de comunicație OCPP este o cerință nelegală

Contestatorul arată că, Open Charge Point Protocol (OCPP) este un standard de comunicație open-source (cod sursă liber), iar Programele (software-ul) cu sursă deschisă (open source software) sunt programe dezvoltate de către o comunitate, de către o companie sau de către o persoană și oferite spre folosire sub o licență liberă, care garantează accesul tuturor utilizatorilor la codul-sursă.

Astfel, contestatorul consideră că cerința tehnică privind capacitatea stațiilor de reîncărcare de a comunica prin protocolul OCPP 1.5 este firească și legitimă, având în vedere că acest protocol a fost dezvoltat în regim open source în scopul de a crea o rețea de comunicație între stațiile de încărcare pentru autovehicule electrice și un sistem centralizate de management.

Însă, contestatorul învederează faptul că, prin Caietul de sarcini (pag. 10, art. 3.1.2. Parametri tehnici și funcționali) și prin Formularul F5 (Fișa tehnică 1 - Stație de încărcare pct. 2.4.) - Autoritatea contractantă a impus nu doar cerința ca stațiile de încărcare să comunice prin OCPP - Open Charge Point Protocol, ci și ca ofertanții să depună un certificat de conformitate pentru acest sistem.

Așadar, contestatorul consideră că cerința privind depunerea unui certificat de conformitate este abuzivă și introduce un obstacol nejustificat

și insurmontabil, având în vedere că majoritatea covârșitoare a stațiilor de reîncărcare comunică prin acest protocol care este open source, dar producătorii lor nu dețin astfel de certificări.

Astfel, contestatorul precizează faptul că, marile companii producătoare de stații de reîncărcare pentru autovehicule electrice nu dețin certificate de conformitate pentru sistemele de comunicație OCPP, dar stațiile de reîncărcare produse de aceștia comunică prin intermediul protocolului OCPP.

În sensul dat, contestatorul învederează că stațiile de reîncărcare ale următorilor producători sunt excluse de la această procedură de atribuire, prin această cerință restrictivă (anexa 4):

- ABB Group (Elvetia-Suedia)
- Circontrol Sa (Spania)
- Efacec (Portugalia)
- EvGo (China)
- Kempower (Finlanda)
- WallBOX (Anglia)
- Siemens (Germania)

deoarece, producătorii antemenționați nu sunt certificați de Open Charge Alliance-organizația care gestionează codul sursă al OCPP (Open Charge Point Protocol).

Contestatorul arată că, în anexa 4 a contestației se regăsesc fișele de produse pentru stațiile de încărcare ale producătorilor antemenționați, fișe din care se deduce că acești producători notorii folosesc protocolul de comunicație OCPP 1.5. ori unul mai recent (OCPP 1.6 sau OCPP 2.0), însă aceștia nu sunt certificați de Open Charge Allianz.

În dovedirea celor anterior susținute, contestatorul depune lista producătorilor care dețin un astfel de certificat (anexa 5), descărcată de pe site-ul oficial al organizației Open Charge Alliance (<https://www.openchargealliance.org/certification/certifiedcompanies/>).

Asadar, în primul rând, contestatorul susține că documentul solicitat este superfluu și restrânge nejustificat libera concurență, atât timp cât stațiile de încărcare din piață relevantă sunt dotate cu această specificație tehnică (protocol OCPP 1.5, 1.6, 2.0 etc.), însă principalii producători nu dețin un asemenea certificat de conformitate.

În al doilea rând, contestatorul arată că potrivit site-ului organismului emitent (Open Charge Alliance), programul de certificare se derulează numai pentru protocolul OCPP versiunea 1.6 (anexa 6), procedura fiind în mod specific reglementată numai pentru această versiune de software, Procedura de certificare poate fi consultată la acest link: <https://www.openchargealliance.org/uploads/files/01.Certification-Procedure v1.0.2.pdf>. Mai mult, se arată că, conform site-ul oficial al organismului emitent (<https://www.openchargealliance.org/certification/general-information>), certificarea nu este posibilă decât pentru versiunea OCPP 1.6 și pe viitor pentru versiunea 2.0.1. cu trimitere și la articolele de la următoarele link-uri: https://en.wikipedia.org/wiki/Open_Charge_Point_Protocol, <https://www.emobilitysimplified.com/2019/12/all-about-open-charge-point-protocol-certification-program.html>.

Astfel, contestatorul subliniază faptul că, nu există o procedură de certificare pentru protocolul de comunicație OCPP versiunea 1.5.

Deci, contestatorul consideră că cerința autorității nu poate fi în mod obiectiv îndeplinită de către producătorii de stații de reîncărcare - implicit, de ofertanții interesați.

Mai mult, se arată că Versiunea OCPP 1.5 a fost lansată în 2012 și nu a fost supusă unui program de certificare, astfel cum rezultă și din documentul de reglementare al procedurii de certificare pentru versiunea 1.6, care, la pag. 4 din documentul privind procedura de certificare, prevede în engleză:

„OCPP versions eligible for certification

Over the past years several versions of OCPP have been released and all versions are used in the field today. The OCPP certification program does not cover OCPP versions older than OCPP 1.6, such as 0.7 (released 2010), 1.2 (released 2011) and 1.5 (released 2012).

This first version of the OCPP Certification Procedure (version 1.0) describes the certification of OCPP1.6. Certification of OCPP2.0 will follow at a later date.”.

De asemenea, contestatorul învederează că, aceeași concluzie este subliniată și de reprezentanții Open Charge Alliance, în webinarul de lansare a programului de certificare pentru versiunea OCPP 1.6, care poate fi consultat accesând: <https://www.openchargealliance.org/uploads/files/01.Certification-Procedure v10.pdf> iar între min. 17:40 - 19:05 se subliniază că protocolul OCPP 1.5 nu poate fi certificat.

Drept urmare, contestatorul susține că, impunerea cerinței de depunere a unui certificat de conformitate pentru protocolul OCPP versiunea 1.5 nu doar limitează abuziv lista de producători potențiali furnizori, dar este și imposibil de realizat în momentul de față, în condițiile în care nici măcar organismul emitent (Open Charge Alliance) nu derulează un program de certificare a conformității pentru versiunea 1.5.

În al treilea rând, contestatorul precizează că, această cerință nu există în Ghidul de finanțare (*Ghidul de finanțare a Programului privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea infrastructurii pentru vehiculele de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic: stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în localități, aprobat prin Ordinul Ministrului mediului, apelor și pădurilor nr. 1962/2021*) aprobat prin Ordinul 1962/2021 (M. Of. nr. 1080/11.11.2021) și actualizat prin Ordinul 2346/2021 (M. Of. nr. 1203 din 20.12.2021) - deci, caracterul necesar al specificației tehnice este exclus.

Mai mult, contestatorul precizează că, conform art. 8 alin. (4) și art. 11 lit. h) din Ghidul de finanțare reprezintă condiție de eligibilitate:

„Stațiile de reîncărcare comunică prin protocol de tip OCPP - Open Charge Point Protocol - minimum 1.5 și dispun de meniu în limba română și în limba engleză.”

Contestatorul precizează că, niciunde în Ghidul de finanțare aprobat prin Ordinul nr. 1962/2021 nu se prevede cerința de furnizare a unui certificat de conformitate pentru demonstrarea acestei specificații. De altfel, contestatorul menționează, astfel cum a arătat, că nici nu este posibilă obținerea unui asemenea certificat.

Deci, contestatorul susține că, cerința nu corespunde necesității Autorității contractante, contrar art. 155 alin. (6) din Legea 98/2016 și art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016.

Finalmente, contestatorul arată că, deși este în interesul Autorității contractante ca la această procedură de atribuire să se ofere o varietate de produse pentru a putea decide care dintre acestea este cea mai eficientă variantă din perspectiva raportului calitate-preț, cerința privind depunerea certificatului de conformitate pentru standardul de comunicație OCPP 1.5. este contrară acestui deziderat.

În concluzie, contestatorul susține că, cerința prevăzută în Caietul de sarcini, pag. 10, art. 3.1.2. Parametri tehnici și funcționali și în Formularul F5, Fișă tehnică 1 - Stație de încărcare pct. 2.4. introduce un obstacol nejustificat și reprezintă o încălcare a art. 155 alin. (1) și (6) din Legea 98/2016, respectiv a art. 20 alin. (10) din HG 395/2016, dar și a principiilor din art. 3 din Legea 98/2016.

Totodată, contestatorul consideră că, prin impunerea acestei cerințe se restrânge artificial libera concurență, contrar art. 50 din Legea nr. 98/2016.

2.2. Cerința privind echiparea cu un sistem integrat de stocare energie în baterii în carcasa stației este nelegală

Contestatorul arată că, deși conform Caietului de sarcini, pag. 10, art. 3.1.2 și Formularului F5, Fișă tehnică 1 pct. 1.23: *Stațiile vor fi echipate cu un sistem integrat de stocare energie în baterii (3,6 KWh înmagazinare cu putere de 14 KW) inclus în carcasa stației*, însă, atât timp cât nu există probleme în nivelul de putere furnizat din rețea, în punctele de amplasare a stațiilor de încărcare, nu există necesitatea unui asemenea sistem auxiliar.

Mai mult, contestatorul învederează faptul că, acest sistem particular de includere a unui acumulator pentru stocarea energiei este o soluție tehnică proiectată strict pentru situația în care rețeaua de la care se alimentează stația de încărcare nu poate suporta încărcarea la nivelul de putere pentru care este proiectată de stația de încărcare.

Astfel, contestatorul arată că, Prin Proiectul tehnic de execuție (fișierul Proiect tehnic - semnat din Documentația de atribuire - anexa 7), s-a specificat că toate stațiile vor asigura încărcarea simultană a două autoturisme la o putere de 22kW AC cu încărcător Type 2 și 50kW pentru încărcătoarele CHAdeMO sau COMBO - adică la o putere maximă cumulată de 72kW.

În, contestatorul precizează că, necesarul de putere de 72 kW va fi furnizat direct de la rețeaua de distribuție de energie electrică, așadar nu există necesitatea suplimentării puterii printr-un acumulator, puterea furnizată de rețeaua de energie electrică fiind suficientă, întrucât, aceasta reprezintă o veritabilă cerință obligatorie nu doar a documentației de atribuire, dar și a Ghidului de finanțare, astfel cum va detalia mai jos.

De asemenea, contestatorul menționează că, plasarea unei baterii în interiorul stației de încărcare va diminua puterea în kW a stației de încărcare, în momentul în care acumulatorul se epuizează și necesită reîncărcare. Practic, contestatorul susține că, puterea de încărcare a vehiculului electric va fi diminuată cu puterea la care se încarcă bateria.

În condițiile date, contestatorul apreciază că nu va mai fi îndeplinită cerința obligatorie privind încărcarea permanentă simultană a două autovehicule electrice, la 22kW AC și 50kW DC.

Adițional, contestatorul arată că, în piață, o astfel de cerință este îndeplinită doar de un singur producător de echipamente (anexa 8) sau, posibil, de un număr foarte limitat de furnizori, astfel încât este evident că această cerință restrânge abuziv libera concurență și reprezintă un obstacol nejustificat în depunerea unei oferte conforme, încălcând principiile tratamentului egal, al proporționalității și al liberei concurențe.

Totodată, contestatorul consideră că, această cerință nu există în Ghidul de finanțare aprobat prin Ordinul nr. 1962/2021 (M. Of. nr. 1080/11.11.2021) și actualizat prin Ordinul nr. 2346/2021 (M. Of. nr. 1203 din 20.12.2021).

Astfel, contestatorul arată că, conform art. 4 alin. (1) lit. r) din Ghidul de finanțare, *stația de reîncărcare* este definită ca fiind:

„stație de reîncărcare - o unitate formată din minimum două puncte de reîncărcare, alimentate de același punct de livrare din rețeaua publică de distribuție, dintre care un punct de reîncărcare permite încărcarea în curent continuu la o putere ≥ 50 kW și un punct de reîncărcare permite încărcarea în curent alternativ la o putere ≥ 22 kW a vehiculelor electrice. Stația de reîncărcare va permite încărcarea simultană la puterile declarate;”

Mai mult, contestatorul precizează că, aceeași cerință se regăsește și la condiția de eligibilitate din art. 8 alin. (1) din Ghidul de finanțare.

Așadar, contestatorul menționează că, cerința tehnică obligatorie din Ghidul de finanțare este ca stația să permită încărcarea simulată la o putere maximă cumulată de 72kW, cu două puncte de încărcare (22kW curent alternativ - CA și 50kW curent continuu - DC), niciunde în Ghidul de finanțare aprobat prin Ordinul nr. 1982/2021 nu se prevede cerința tehnică de includere a unui acumulator în carcasa stației.

Prin urmare, contestatorul susține că, cerința nu corespunde necesității Autorității contractante, contrar art. 155 alin. (6) din Legea 98/2016 și art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016.

În concluzie, contestatorul consideră că cerința prevăzută în Caietul de sarcini, pag. 10, art. 3.1.2. Parametri tehnici și funcționali și în Formularul F5, Fișă tehnică 1 - Stație de încărcare pct. 1.23. introduce un obstacol nejustificat și reprezintă o încălcare a art. 155 alin. (1) și (6) din Legea nr. 98/2016, respectiv a art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016, dar și a principiilor din art. 3 din Legea nr. 98/2016.

Totodată, contestatorul susține că, prin impunerea acestei cerințe se restrânge artificial libera concurență, contrar art. 50 din Legea 98/2016.

2.3. Cerința privind dotarea stațiilor de încărcare cu sistem de încărcare în așteptare pentru încărcarea DC/DC (SMART QUEUING) care permite cuplarea simultană pentru CHADEMO și COMBO 2 este nejustificată

Contestatorul arată că, prin Caietul de sarcini, pag. 10, în art. 3.1.2. Parametri tehnici și funcționali și prin Formularul F5, Fișă tehnică 1 pct. 1.34, ... a impus ca toate cele cinci stații de încărcare să fie dotate cu sistemul de încărcare în așteptare pentru încărcarea DC/DC (smart

queuing) care permite cuplarea simultană pentru CHAdemo și COMBO 2, cerință care, în opinia sa, restrânge artificial concurența și reprezintă un obstacol nejustificat în depunerea unei oferte conforme.

Totodată, contestatorul precizează că, această cerință nu se regăsește în Ghidul de finanțare aprobat prin Ordinul nr. 1962/2021 (M. Of. nr. 1080/11.11.2021) și actualizat prin Ordinul nr. 2346/2021 (M. Of. nr. 1203 din 20.12.2021).

Astfel, contestatorul arată că, prin Ghidul de finanțare s-a impus numai condiția posibilității de încărcare simultană a două autovehicule electrice, nu și un sistem de *smart queuing*.

Contestatorul precizează că, un sistem *smart queuing* ar permite cuplarea eventuală concomitentă a două autovehicule care au nevoie de curent continuu (DC) și care au încărcătoare de 50kW de tip CHAdemo și COMBO 2, însă chiar și cu acest sistem, autovehiculele se vor încărca tot pe rând, succesiv și nu simultan, având în vedere limita de 50kW a stației de încărcare, în regim de curent continuu.

Așadar, contestatorul apreciază că, cerința este, pe de-o parte, nejustificată pentru că în Ghidul de finanțare s-a impus numai condiția ca stațiile să permită cuplarea simulată a unui autovehicul electric cu încărcător Type 2 și a unuia cu încărcător Chademo sau Combo 2. Pe de altă parte, contestatorul susține că, beneficiul unui astfel de sistem este foarte redus sau chiar inexistent, în contextul limitei maxime de 50kW curent continuu.

În concluzie, contestatorul susține că, cerința prevăzută în Caietul de sarcini, pag. 10, art. 3.1.2. Parametri tehnici și funcționali și în Formularul F5, Fișă tehnică 1 - Stație de încărcare pct. 1.34. reprezintă un obstacol nejustificat și o încălcare a art. 155 alin. (1) și (6) din Legea nr. 98/2016, respectiv art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016, dar și principiilor din art. 3 din Legea nr. 98/2016.

Concluzionând, contestatorul precizează:

În opinia sa, cerințele criticate reprezintă obstacole nejustificate care limitează sau exclud liberul acces la procedura de achiziție publică și trebuie eliminate, corelativ cu modificarea documentației de atribuire.

Astfel, contestatorul apreciază că, prevederile art. 2, art. 50 și art. 155 alin. (1) și (6) din Legea nr. 98/2016 se opun unor specificații tehnice obligatorii de natura celor impuse de, prin Caietul de sarcini și prin Fișa tehnică 1 din Formularul F5.

..... a obținut o finanțare prin Programul pentru stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în localități, însă niciuna dintre cerințele tehnice criticate nu se regăsește în Ghidul de finanțare aprobat prin Ordinul nr. 1962/2021 (M. Of. nr. 1080/11.11.2021) și actualizat prin Ordinul nr. 2346/ 2021 (M. Of. nr. 1203 din 20.12.2021).

Una dintre condițiile esențiale pentru legalitatea specificațiilor tehnice este ca acestea să fie necesare pentru atingerea obiectivelor (art. 155 alin. 6 Legea nr. 98/2016, art. 3 și 20 alin. 10 HG nr. 395/2016) – or, suplimentarea cerințelor din Ghidul de finanțare cu o serie de specificații tehnice care sunt în parte imposibil de realizat, iar, în parte, vădit nejustificate, reprezintă, în opinia contestatorului, o încălcare acestei condiții.

Invocând practica CNSC, respectiv Decizia nr., prin care s-a reținut:

„Potrivit prevederilor art. 155 din Legea nr. 98/2016 caietul de sarcini trebuie să conțină în mod obligatoriu specificațiile tehnice, caracteristicile de natură tehnică care să permită fiecărui produs să fie descris în mod obiectiv, în așa manieră încât să corespundă necesităților autorității contractante și să permită oricărui ofertant accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate de natură să restrângă concurența între operatorii economici.

Necesitatea sau oportunitatea achiziționării de servicii/produse de o anumită performanță, precum și caracteristicile tehnice impuse pentru acestea, sunt stabilite de fiecare autoritate contractantă în parte, în funcție de necesitățile obiective și prioritățile comunicate de compartimentele din cadrul autorității contractante, relevante în acest caz fiind dispozițiile art. 3 din HG nr. 395/2016”, contestatorul marată că, stabilirea cerințelor tehnice nu este o competență absolută, ci este o prerogativă limitată în virtutea căreia Autoritatea contractantă nu poate stabili decât specificații tehnice obiective, necesare și adecvate - care nu vor conduce la impunerea unor obstacole nejustificate sau favorizarea unor anumiți operatori.

În documentația de atribuire contestată, ... a introdus o serie de specificații tehnice în Caietul de sarcini și în Fișele tehnice (Formularul F5) care depășesc limita caracterului necesar și adecvat pentru cele cinci Stații de încărcare.

În primul rând, contestatorul învederează, astfel cum a arătat, că impunerea cerinței de depunere a unui certificat de conformitate care pentru protocolul de comunicație OCPP 1.5 reprezintă un obstacol nejustificat.

Astfel, Protocolul de comunicație OCPP are la origine un cod-sursă gratuit și liber, motiv pentru care este adoptat de majoritatea producătorilor de stații de încărcare.

Inclusiv a indicat ca cerință tehnică dotarea stațiilor cu acest protocol (Caietul de sarcini pag. 10 și Formular F5 - Fișa tehnică 1 pct. 1.27), însă obligarea ofertanților la depunerea unui certificat de conformitate pentru îndeplinirea acestei condiții este, în opinia contestatorului, excesivă și nelegală.

Mai mult, contestatorul precizează, astfel cum a indicat, că Open Charge Alliance (entitatea de certificare și creatoare a protocolului) nu derulează proceduri de certificare decât începând cu protocolul de comunicație OCPP 1.6, deci, este imposibilă obținerea unei certificări din partea organismului emitent, pentru acestor protocol.

Prin urmare, contestatorul susține că este vădit nefirească și contrară liberului acces la procedura de atribuire impunerea unei certificări pentru un program al cărui cod sursă este gratuit și liber (fără licență) și pentru care nu există o procedură de certificare sub egida organismului emitent (Open Charge Alliance).

În al doilea rând, contestatorul consideră că, cerința privind includerea unei baterii în carcasa stației este, de asemenea, abuzivă și restrictivă, pentru că nu se justifică din punct de vedere tehnic. De asemenea, susține că, acest tip de soluție tehnică se impune în zonele unde nu ar fi posibilă furnizarea de energie electrică la puterea maximă cumulată de 72kW, însă rețeaua de distribuție din permite

asigurarea acestei puteri și în absența unui acumulator integrat. Mai mult, în perioada de încărcare a bateriei incluse în carcasă s-ar limita puterea de încărcare disponibilă pentru autovehiculele cuplate în stație.

În al treilea rând, contestatorul susține că ultima cerință criticată este, de asemenea, nejustificată, astfel cum a arătat și reprezintă o veritabilă restrângere artificială a concurenței.

Concluzionând, contestatorul consideră că, contestația trebuie admisă și Autoritatea contractantă obligată la, în sensul eliminării cerințelor restrictive din Caietul de sarcini, la pag. 10, în art. 3.1.2. Parametri tehnici și funcționali și din Formularul F5 - Fișa tehnică nr. 1 pct. 1.23., 1.34. și 2.4. - aceste cerințe introducând obstacole nejustificate și negând o concurență liberă efectivă între operatorii economici interesați, cu încălcarea în special a art. 3, art. 50 și art. 155 din Legea nr. 98/2016.

Pentru toate considerente prezentate, contestatorul solicită admiterea contestației, astfel cum a fost formulată și motivată.

În drept, se invocă dispozițiile Legii nr. 98/2016, HG nr. 395/2016, Ghidul de finanțare aprobat prin Ordinul nr. 1962/2021, în forma actualizată, Legea nr. 101/2016, precum și pe toate dispozițiile legale invocate în cuprinsul acesteia.

În probațiune, se solicităm probatoriul cu înscrisuri, precum și orice alte probatorii ce rezultă din dezbateri, necesare cauzei.

În susținere, au fost, anexate următoarele înscrisuri:

- 1.Fișa de date din care rezultă sursa de finanțare și comunicat AFM - anexa 1;
- 2.Caietul de sarcini - anexa 2;
- 3.Formularul F5, Fișa tehnică 1 - Stație de încărcare - anexa 3;
- 4.Fișe de produse fără certificare OCPP - anexa 4;
- 5.Lista producătorilor certificați - anexa 5;
- 6.Extras site OPA - anexa 6;
- 7.Extras din Proiectul tehnic de execuție - anexa 7;
- 8.Fișe de produs - anexa 8.

Prin adresa nr., înregistrată la CNSC sub nr. autoritatea contractantă, PRIMĂRIA MUNICIPIULUI, a formulat răspuns la contestația depusă de SA, prin care a solicitat Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor i) să constate caracterul nefondat al criticilor îndreptate împotriva conținutului Documentației de atribuire publicată în SEAP în data de 02.02.2022 și ii) pe cale de consecință să procedeze la respingerea contestației formulate de SC S.A, dispunând continuarea procedurii.

În fapt, ... arată că a semnat contractul de finanțare nerambursabilă nr. privind proiectul „e-Incărcare - proiect de dezvoltare a infrastructurii de alimentare a vehiculelor cu energie electrică în", având ca sursă de finanțare Fondul pentru Mediu.

Prin publicarea Anunțului de participare simplificat cu nr. Autoritatea contractantă arată că, a inițiat procedura de atribuire prin procedura simplificată online - într-o singură etapă aplicată integral prin mijloace electronice în SEAP, pentru atribuirea contractului având ca „Furnizare și instalare stații de încărcare pentru proiectul «e-încărcare - Proiect de dezvoltare a infrastructurii de alimentare a vehiculelor cu energie electrică în»", prin publicarea Anunțului de participare simplificat nr. Raportat

la dispozițiile art. 155 alin. (1) și (6) din Legea nr. 98/2016: „(1) Specificațiile tehnice sunt stabilite prin documentația de atribuire și definesc caracteristicile solicitate privind lucrarea, serviciul sau produsele care fac obiectul achiziției. (6) Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici”, coroborate cu prevederile art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016: „(10) Caietul de sarcini conține în mod obligatoriu specificații tehnice care reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permite fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, astfel încât să corespundă necesității autorității contractante”, autoritatea contractantă consideră că, cerințele tehnice formulate nu sunt cerințe nelegale, întrucât, respectă legislația și nu contravin articolelor anterior menționate. Mai mult, ... precizează faptul că, cerințele au fost preluate din cuprinsul proiectului tehnic elaborat de către proiectantul SC, proiect avizat atât de verificatorii tehnici de proiect, cât și de autoritatea contractantă.

De asemenea, autoritatea învederează faptul că, cerințele contestate au fost descrise în mod obiectiv de proiectant și au rolul de a identifica produsele care corespund necesității autorității contractante.

Așadar, autoritatea contractantă susține că, specificațiile tehnice nu limitează accesul operatorilor economici la procedura de atribuire. Astfel, Contestatorul are libertatea de a alege orice produs existent pe piață și de a participa la procedura de atribuire, atât timp cât produsul/produsele corespund necesității autorității contractante. Deși, nivelul calitativ al unor produse le exclude pe acestea din lista celor care corespund necesităților autorității contractante, autoritatea contractantă menționează însă că operatorul economic poate alege alt produs din cele care îndeplinesc aceste cerințe.

Astfel, în opinia sa, operatorii economici nu sunt restricționați la participarea la procedură ofertând produse care calitativ sunt egale sau superioare cerințelor autorității contractante.

Autoritatea contractantă arată că, caietul de sarcini, astfel cum se menționează și în art. 20 alin. (10) din H.G nr. 395/2016 „*conține în mod obligatoriu specificații tehnice care reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permite fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, astfel încât să corespundă necesității autorității contractante*”, impune cerințe conforme cu caracteristicile proiectate și nu restrânge artificial concurența.

A) Referitor la afirmația contestatorul SC SA că Documentația de atribuire conține cerințe restrictive și nejustificate, solicitând eliminarea cerinței privind prezentarea unui certificat de conformitate pentru sistemul de comunicație OCPP minim versiunea 1.5, autoritatea contractantă consideră că aceasta este total nefondată, având în vedere că:

Prin documentația de atribuire s-a solicitat prezentarea unui certificat de conformitate pentru sistemul de comunicație OCPP minim versiunea 1.5, Protocolul OCPP fiind un standard de comunicație care realizează comunicarea între stațiile de încărcare și sistemele de management.

Toate marile companii au adoptat acest protocol, în primul rând, prin aderarea la Open Charge Point Protocol în vederea realizării unui standard în domeniu, astfel că, echiparea stațiilor de încărcare cu acest protocol este obligatorie dacă autoritatea dorește ca toată comunicarea între stațiile de încărcare sau între stațiile de încărcare și sistemul de management să se realizeze într-un mod stabil și securizat.

Certificarea protocolului a fost identificată ca necesară, deoarece, fiind un open source software calitatea softului și în primul rând măsurile de Securitate cibernetică identificate în anumite situații nu se ridicau la nivelul cerut de piață, motiv pentru care, începând cu introducerea OCPP versiunea 1.6 a fost inclusă ca obligatorie această certificare, în cazul OCPP versiunea 1.5 ea nefiind impusă. Așadar, pentru companii certificarea OCPP versiunea 1.5 nu a fost obligatorie, dar nici nu poate garanta nimeni că protocolul acestora respectă nivelul cerut de autoritatea contractantă, având în vedere că, OCPP versiunea 1.5 a început să fie implementat în anul 2012 și deja este considerat depășit iar OCPP versiunea 1.6 a fost implementat în anul 2019.

Pentru a nu restrânge numărul de participanți la procedura de atribuire, s-a acceptat utilizarea a OCPP minim versiunea 1.5 însă, pentru a fi siguri că produsele soft au un nivel ridicat de calitate și siguranță, autoritatea contractantă a considerat necesară impunerea acestei certificări.

Lista producătorilor care au certificare și a celor care nu au certificare nu are importanță pentru autoritatea contractantă, atât timp cât există un număr mare de produse care îndeplinesc cerințele tehnice solicitate. Consultând site-ul indicat de contestator în cadrul contestației, autoritatea contractantă arată că, a identificat peste 10 companii care pot furniza produse conforme cu cerințele proiectului tehnic și dacă s-ar ține cont că firmele care au certificare OCPP versiunea 1.5 nu sunt publicate pe acest site, în mod sigur, numărul lor este mai mare.

Potrivit ghidului de finanțare și contractul de finanțare nerambursabilă nr. 6/GES/din 15.04.2020, autoritatea arată că, s-a solicitat ca stațiile de încărcare să comunice prin protocol de tip OCPP - Open Charge Point Protocol - minim 1.5 și că vor dispune de meniu în limba română și în limba engleză.

Totodată, autoritatea contractantă nu consideră abuzivă cerința solicitată, deoarece s-a respectat Ghidul de finanțare, contractul de finanțare și proiectul tehnic elaborate de SC SRL, nefiind solicitat în mod expres certificatul de conformitate pentru sistemul de comunicație OCPP versiunea 1.5, ci doar minim versiunea 1.5.

B) Referitor la afirmația contestatorului că documentația de atribuire conține cerințe restrictive și nejustificate, solicitând eliminarea cerinței privind echiparea stațiilor de reîncărcare cu un sistem integrat de stocare energie în baterii (3,6 KYVh înmagazinare cu putere de 14 KW) inclus în carcasa stației, autoritatea contractantă consideră că aceasta este total nefondată, având în vedere următoarele aspecte:

Cu privire la cerința caietului de sarcini, *pagina 10, art. 3.1.2 și Formularului F5, Fișa tehnică 1 pct 1.23.: Stațiile vor fi echipate cu un sistem integrat de stocare energie în baterii (3,6 KWh înmagazinare cu putere 14 KW) inclus în carcasa stației, autoritatea contractantă*

menționează că această cerință a fost proiectată prin proiectul tehnic elaborat de proiectantul SC SRL în urma măsurărilor din teren.

Astfel, autoritatea contractantă apreciază că, contestatorul nu poate preciza dacă există probleme la nivelul de putere furnizat din rețea, în punctele de amplasare a stațiilor de încărcare, atât timp cât nu are măsurători specifice efectuate pentru a verifica parametri furnizați în toate locațiile.

Mai mult, autoritatea contractantă consideră că, în argumentația prezentată contestatorul nu a oferit date care să demonstreze nelegalitatea cerinței că Stațiile vor fi echipate cu un sistem integrat de stocare energie în baterii (3,6 KWh înmagazinare cu putere 14 KW) inclus în carcasa stației. În fișa tehnică a produsului utilizat în proiectul tehnic a fost impusă această cerință pentru a avea un produs compact care să aibă toate elementele necesare într-o singură carcasă, autoritatea apreciază că, în situația în care aceste baterii ar fi externe ar avea încă un "dulap" care ar trebui amplasat pe domeniul public și care ar impacta negativ din punct de vedere vizual, motiv pentru care, a fost impusă această soluție, fără a limita dimensiunile carcasei.

Rolul bateriilor este de a păstra o tensiune și putere constantă în timpul încărcării, fără a ține cont de fluctuațiile care pot apărea în rețeaua distribuitorului de energie electrică, astfel, autoritatea precizează că timpul de încărcare nu scade, iar automobilele sunt protejate suplimentar în timpul încărcării. Încărcarea bateriilor se face fără probleme în perioadele de neutilizare a stațiilor de încărcare precum și în perioadele în care bateriile nu intră în funcțiune, fără a afecta calitatea curentului oferit în simultan automobilului.

Ca și în cazul anterior, autoritatea contractantă menționează că, cerințele impuse în ghid au caracter minim și orientativ. Astfel, autoritatea apreciază că, în situația în care s-ar ține „cont de părerea contestatorului” ar trebui ca sigurele cerințe impuse să fie cele din ghid, lucru care nu este posibil, deoarece: dacă montează stația de încărcare în exterior este necesar să impună un grad de protecție de minim IP 54, pentru a o face rezistentă la acte de vandalism să impună un grad de rezistență la impact IK 10, etc.

Așadar, autoritatea contractantă precizează faptul că, în urma proiectării au fost impuse o serie de cerințe specifice acestui proiect care țin cont de realitățile din teren și care nu au rolul de a restrânge artificial concurența, contrar susținerilor contestatorului.

În concluzie, autoritatea contractantă consideră că, impunerea cerinței are rolul de a preîntâmpina reducerea calității încărcării stațiilor în cazul în care există fluctuații în rețea, prin preluarea curentului necesar din baterii, baterii care solicită a fi montate în aceeași carcasă pentru a avea un singur obiect, compact prezent pe domeniul public astfel cum a fost prins în planurile proiectate și avizele obținute.

C) Referitor la afirmația contestatorului că documentația de atribuire conține cerințe restrictive și nejustificate, solicitând eliminarea cerinței privind dotarea stațiilor de reîncărcare cu sistem de încărcare în așteptare pentru încărcarea DC/DC (smart queuing) care permite cuplarea simultană

pentru ChadeMo și COMBO 2, autoritatea contractantă consideră că aceasta este total nefondată, având în vedere următoarele:

Analizând solicitarea contestatorului de a elimina din documentația de atribuire cerința privind dotarea stațiilor de reîncărcare cu sistem de încărcare în așteptare pentru încărcarea DC/DC (smart queuing) care permite cuplarea simultană pentru ChadeMo și COMBO 2, autoritatea contractantă constată, că acesta dovedește faptul că, nu a înțeles rolul sistemului de încărcare în așteptare. Astfel, acesta nu blochează încărcarea simultană pe cei 2 conectori AC și DC, însă permite ca cel de al treilea conector să fie și el conectat la un automobil și încărcarea lui să înceapă atunci când se finalizează încărcarea celui alt automobil. Cu alte cuvinte, autoritatea arată că, aceasta este o facilitate de încărcare în așteptare care reduce timpii de încărcare și permite proprietarilor de automobile puse la încărcat să nu stea "lipiți" de acestea până se finalizează încărcarea ca să facă loc următorului.

Ținând cont de numărul tot mai mare de automobile care apar pe piață, autoritatea contractantă consideră că, reducerea timpilor de încărcare și oferirea unui confort pentru șoferi sunt aspecte importante pentru autoritatea contractantă.

Raportându-se la observația că această cerință nu este trecută în ghid, autoritatea subliniază faptul că în ghid sunt trecute informații minime care descriu tipul stațiilor de încărcare ce trebuiesc ofertate și nu cerințe tehnice, astfel cum reies în urma proiectării. Autoritatea informează totodată contestatorul că marea majoritate a producătorilor oferă această facilitate, astfel că, nu se află în situația de a restrânge accesul ofertanților.

Autoritatea contractantă apreciază că, cerințele criticate nu sunt obstacole care limitează sau exclud accesul ofertanților. Mai mult, se arată că, pe piața de profil există suficienți de mulți producători astfel încât să se poată asigura un număr ridicat de posibili furnizori pentru produse, ofertanții putând alege oricând din gamele prezentate de aceștia.

În opinia autorității, contestatorul face confuzie între termeni, astfel încât confundă informațiile care descriu tipul stațiilor de încărcare incluse în proiect cu cerințele tehnice ale produselor. Astfel, în ghid s-au menționat datele generale privind stațiile de încărcare însă nu s-au impus cerințe tehnice, acestea urmând să rezulte din proiectul tehnic. Mai mult, autoritatea susține că, în cazul în care nu s-ar tine cont de cerințele proiectului tehnic și s-ar raporta numai la informațiile din ghid, nu ar avea sens să mai facă proiecte.

Astfel, autoritatea contractantă solicită să se constate că aspectele precizate de contestator sunt total nefondate, fără o bază reală sau legală iar acestea sunt de natură a întârzia desfășurarea procedurii de atribuire și ulterior, încheierea unui contract care să permită Municipiului accesarea de fonduri europene nerambursabile.

Așadar, având în vedere cele anterior menționate, autoritatea contractantă solicită Consiliului să constate caracterul nefondat al criticilor formulate de SC SA și pe cale de consecință, să respingă contestația, dispunând continuarea procedurii.

Cu adresa nr., înregistrată la CNSC cu nr. contestatorul a depus „note scrise”, prin care a răspuns în replică la punctul de vedere formulat de autoritatea contractantă, învederând următoarele:

2. Recunoașterea netemeinicii cerinței privind depunerea unui certificat de conformitate care să ateste implementarea protocolului OCPP 1.5.

Contestatorul arată că, ... recunoaște, în pag. 4 din Punctul de vedere, netemeinicia cerinței depunerii certificatului de conformitate pentru protocolul OCPP 1.5, afirmând: „Toate marile companii au adoptat acest protocol în primul rând prin aderarea la OPEN CHARGE POINT PROTOCOL în vederea realizării unui standard în domeniu”, astfel, autoritatea recunoaște că cerința impune prezentarea unui certificat de conformitate fără ca în acest moment să existe un standard armonizat în domeniu.

Prin urmare, contestatorul susține că protocolul de comunicație OCPP 1.5 nu a fost și nu este încă standardizat - cerința impusă de încălcând flagrant art. 156 din Legea nr. 98/2016.

Aderarea companiilor producătoare de stații de încărcare la Open Charge Point Protocol (OCPP) este o opțiune a acestora, în scopul de a realiza pe viitor un standard armonizat comun, iar Codul sursă pentru acest protocol este liber (licență liberă), motiv pentru care inclusiv produsele sunt prevăzute cu acest tip de program de comunicație, însă impunerea certificatului de conformitate este abuzivă.

Reiterând, contestatorul consideră că cerința este restrictivă în privința obligației de depunere a certificatului de conformitate pentru OCPP min. 1.5, nu prin prisma impunerii acestui protocol ca simplă specificație tehnică.

Finalmente, contestatorul apreciază că admiterea contestației și eliminarea cerinței privind depunerea certificatului de conformitate pentru OCPP min. 1.5 va conduce tocmai la pretinsul scop de fond invocat de: ofertarea unor stații de încărcare prevăzute cu protocolul de comunicație OCPP 1.5.

3. Cerința privind echiparea cu un sistem integrat de stocare energie în baterii, în carcasa stației, este restrictivă și nelegală

Contestatorul arată că, prin Caietul de sarcini, pag. 10, art. 3.1.2 și Formularului F5, Fișă tehnică 1 pct. 1.23. se impune următoarea cerință: „Stațiile vor fi echipate cu un sistem integrat de stocare energie în baterii (3,6 KWh înmagazinare cu putere de 14 KW) inclus în carcasa stației”, cerința cu privire la care, prin Punctul de vedere autoritatea susține că este corespunzătoare necesității Municipiului, iar la finalul pag. 5 arată:

„Așa că în urma proiectării au fost impuse o serie de cerințe specifice acestui proiect care țin cont de realitățile din teren și care nu au rolul de a restrânge artificial concurența (...).”

Contrar afirmației Autorității contractante, contestatorul arată că, niciunde în proiectul tehnic nu există calculată capacitatea de stocare necesară în baterii incluse în carcasa stației de încărcare (înmagazinare 3,6KWh și cu putere de 14KW).

Așadar, contestatorul precizează că, nu există calcule privind dimensionarea acestui sistem de stocare a energiei, specificația impusă fiind fixă - exactă - ceea ce încalcă art. 155-156 din Legea 98/2016 pentru

că definește aparent un produs unic, la care probabil are acces un singur operator economic.

Astfel, contestatorul apreciază că este important de precizat că nu doar cerința privind sistemul auxiliar de baterii este restrictivă și nejustificată, ci și indicarea cu exactitate a unei anumite capacități de stocare pentru acumulatori (înmagazinare 3,6KWh și putere de 14KW), iar nu un nivel minim, este nelegală și creează prezumția că urmărește un anumit produs, al unui anumit operator economic.

Mai mult, contestatorul se întreabă, retoric, unde și cum a justificat proiectantul această capacitate de stocare, având în vedere că, Proiectul tehnic nu conține o astfel de analiza asupra dimensionării sistemului integrat de stocare energie în baterii.

4. Referitor la cerința privind dotarea cu sistem de încărcare în așteptare pentru încărcarea DC/DC (SMART QUEUING)

Contestatorul precizează că această cerință, în concurență cu specificațiile mai sus criticate și în contestația introductivă, tinde să conducă la caracterizarea unui produs unic.

Astfel, contestatorul arată că, această cerință privită individual nu ar crea un obstacol nejustificat, în sensul art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016, însă în contextul cerințelor abuzive evocate, dă naștere posibilității de a furniza numai un anumit produs, de la un anumit producător - ceea ce, în opinia sa, atinge grav principiile din art. 2 din Legea nr. 98/2016.

În opinia contestatorului, corelarea cerințelor tehnice este fundamentală, pentru a identifica dacă Autoritatea contractantă a procedat în mod loial și legal la stabilirea specificațiilor în raport cu necesitatea concretă existentă la nivelul UAT

Pentru toate considerentele arătate, contestatorul solicită admiterea contestației astfel cum a fost formulată și detaliată.

În drept, se invocă dispozițiile Legii nr. 98/2016, HG nr. 395/2016, Ghidul de finanțare, în forma actualizată, Legea nr. 101/2016, precum și pe toate dispozițiile legale invocate.

Prin adresa nr., înregistrată la CNSC cu nr. 9996/24.02.2022, contestatorul a formulat „concluzii scrise”, prin care a reiterat solicitarea privind admiterea contestației, astfel cum a fost formulată, pentru următoarele motive:

1. Depunerea unui certificat de conformitate care să ateste implementarea protocolului OCPP 1.5. este o cerință nelegală și vădit restrictivă

Contestatorul arată că, deși prin documentația de atribuire (pag. 10, pct. 3.1.2. din Caietul de sarcini și Formularul F5 - Fișa tehnică 1 - pct. 2.4), ... a solicitat depunerea unui certificat de conformitate pentru protocolul de comunicație OCPP versiune minim 1.5., în prezent, este imposibilă depunerea unui certificat de conformitate pentru acest protocol OCPP 1.5. - nici un ofertant nefiind apt să depun un document de acest gen, care să fi fost emis de un organism național, european sau internațional.

Reiterează faptul că, Dezvoltatorul Open Charge Alliance (<https://www.openchargealliance.org>) nu a creat niciodată un program de

certificare pentru protocolul de comunicație OCPP 1.5, ci Procedura de certificare s-a reglementat numai începând cu versiunea 1.6 a protocolului OCPP, aceasta urmând a fi reglementată în curând și pentru versiunea OCPP 2.0, astfel cum acestea sunt dovedite indubitabil prin:

- Informațiile de pe site-ul oficial al organismului emitent Open Charge Alliance: <https://www.openchargealliance.org/certification/general-information/> unde se poate observa că certificarea nu este posibilă decât pentru versiunea OCPP 1.6 și pe viitor pentru versiunea 2.0.1.

- Procedura de certificare reglementată conform documentului disponibil la dresa: <https://www.openchargealliance.org/uploads/files/01.Certification-Procedure vl.0.2.pdf>;

- Articolele de la următoarele link-uri: https://en.wikipedia.org/wiki/Open_Charge_Point_Protocol, <https://www.emobilitysimplified.com/2019/12/all-about-open-charge-point-protocol-certification-program.html>.

Contestatorul subliniază faptul că, în Procedura de certificare (pag. 4/27, pct. 2) se specifică expres:

„2. OCPP versions eligible for certification

Over the past years several versions of OCPP have been released and all versions are used in the field today. The OCPP certification program does not cover OCPP versions older than OCPP 1.6, such as 0.7 (released 2010), 1.2 (released 2011) and 1.5 (released 2012).

This first version of the OCPP Certification Procedure (version 1.0) describes the certification of OCPP1.6. Certification of OCPP2.0 will follow at a later date."

Cu toate că, prin Ghidul de finanțare AFM (Ordinul MM nr. 760/17.07.2018, art. 8 alin. 4), dar și prin Documentația de atribuire se impune ofertarea unor stații cu protocol de comunicație OCPP versiunea 1.5 sau mai nouă, contestatorul arată, că, raportat cele evocate mai sus, Autoritatea contractantă exclude posibilitatea ofertării de stații de reîncărcare prevăzute cu specificația tehnică OCPP 1.5, atât timp cât impune depunerea unui certificat de conformitate care poate fi obținut numai pentru versiunea 1.6.

Cu alte cuvinte, deși afirmă că acceptă produse care comunică prin OCPP 1.5, impune prezentarea unui certificat de conformitate care nu există decât pentru versiunea OCPP 1.6.

Paradoxal, ... exclude chiar și posibilitatea de a oferta cele mai moderne stații de încărcare prevăzute cu OCPP versiunea 2.0, având în vedere că programul de certificare nu există momentan decât pentru versiunea OCPP 1.6.

Deci, ... a stabilit o cerință tehnică care nu poate fi îndeplinită și care contravine art. 155- 156 din Legea nr. 98/2016, introducând un obstacol nejustificat și negând o concurență efectivă și liberă între ofertanți.

Totodată, contestatorul susține că o asemenea cerință nu corespunde necesității autorității contractante (art. 20 alin. 10 din HG nr. 395/2016).

Astfel, dacă necesitatea afirmată a autorității este de a primi oferte pentru stații de încărcare de minim OCPP 1.5, atunci, contestatorul consideră că nu se putea impune cerința unui certificat de conformitate

Contestatorul arată că, Cerința tehnică de OCPP 1.5 reiese din fișele de produs (anexate ca exemple, în cadrul contestației), însă nu poate face obiectul unei certificări de conformitate, în prezent.

Concluzionând, contestatorul consideră că, toate cele de mai sus conturează încălcarea art. 50, art. 155-156 din Legea nr. 98/2016, dar și a principiilor din art. 2 din aceeași lege.

2.Cerința privind echiparea cu un sistem integrat de stocare energie în baterii, în carcasa stației, este restrictivă și nelegală

Contestatorul arată că, deși prin Caietul de sarcini, pag. 10, art. 3.1.2 și Formularului F5, Fișă tehnică 1 pct. 1.23. s-a impus cerința ca stațiile să fie echipate cu un sistem integrat de stocare energie în baterii (3,6 KWh înmagazinare cu putere de 14 KW) inclus în carcasa stației, niciunde în proiectul tehnic nu există calculată capacitatea de stocare necesară în baterii incluse în carcasa stației de încărcare (înmagazinare 3,6KWh și cu putere de 14KW) și nu există calcule privind dimensionarea acestui sistem de stocare a energiei.

Mai mult, specificația impusă este fixă (nu o capacitate minimă sau un interval) - ceea ce, în opinia contestatorului, încalcă art. 155-156 din Legea nr. 98/2016 pentru că definește aparent un produs unic, la care probabil are acces un singur operator economic vizat de autoritatea contractantă.

Prin urmare, contestatorul apreciază că, restrângerea abuzivă a concurenței și a liberului acces la proceduri de atribuire este determinată atât prin cerința în sine privind a impune un sistem auxiliar de baterii, cât și prin indicarea cu exactitate a unei anumite capacități de stocare pentru acumulatori (înmagazinare 3,6KWh și putere de 14KW).

3.Cerința privind dotarea cu sistem de încărcare în așteptare pentru încărcarea DC/DC (SMART QUEUING)

În concurență cu specificațiile anterior criticate, contestatorul susține că, cerința conduce la caracterizarea unui produs unic - probabil urmărit de Autoritatea contractantă. Specificația privită independent nu va crea un obstacol nejustificat, în sensul art. 155 din Legea nr. 98/2016, însă în contextul cerințelor abuzive evocate, dă naștere posibilității de a furniza numai un anumit produs, de la un anumit producător.

În opinia contestatorului, corelarea cerințelor tehnice este esențială, pentru a identifica dacă Autoritatea a procedat în mod loial și legal la stabilirea specificațiilor în raport cu necesitatea concretă existentă la nivelul UAT

Pentru toate motivele evocate și detaliate prin contestația introductivă și prin notele scrise din 16.02.2022, contestatorul solicită admiterea contestației astfel cum a fost formulată.

Analizând documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarele:

....., în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura simplificată, online, în vederea atribuirii contractului având ca obiect „Furnizare și instalare stații de încărcare pentru proiectul e-«Încărcare - Proiect de dezvoltare a infrastructurii de alimentare a vehiculelor cu

energie electrică în»", cod CPV 31681500-8. În acest sens, a elaborat documentația de atribuire aferentă și a publicat în SEAP anunțul de participare simplificat nr. , criteriul de atribuire stabilit fiind „cel mai bun raport-calitate preț”, termenul limită pentru depunerea ofertelor fiind 21.02.2022.

Împotriva prevederilor documentației de atribuire, SC SA a formulat contestația care formează obiectul dosarului nr..

Prin încheierea nr., Consiliul s-a pronunțat asupra cererii de suspendare a procedurii, pe care a admis-o.

Pe fondul contestației formulate de SC SA, Consiliul retine următoarele:

Contestatorul sustine ca trei dintre cerintele cuprinse in caietul de sarcini, la pag. 10, în art. 3.1.2. Parametri tehnici și funcționali (anexa 2), sunt restrictive, nejustificate, privează procedura de o concurență reală și liberă între ofertanții interesați și aduc atingere principiilor procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice, acestea fiind:

1. *„Stațiile vor fi echipate cu un sistem integrat de stocare energie în baterii (3,6 KWh înmagazinare cu putere de 14 KW) inclus în carcasa stației; (...)"*

2. *"Stația va fi dotată cu sistemul de încărcare în așteptare pentru încărcarea DC/DC (smart queuing) care permite cuplarea simultană pentru ChadeMo si COMBO 2; (...)"*

3. *"Se va prezenta certificat de conformitate pentru sistemul de comunicație OCPP minim versiunea 1.5;"*

1. Analizand cu rigurozitate argumentele ambelor parti referitoare la justificarea cerintei *„Stațiile vor fi echipate cu un sistem integrat de stocare energie în baterii (3,6 KWh înmagazinare cu putere de 14 KW) inclus în carcasa stației; (...)"*, Consiliul a ajuns la concluzia ca nu sunt realiste scenariile in care o astfel de echipare ar fi, cu adevarat utila.

O situație în care rețeaua de la care se alimentează stația de încărcare nu poate suporta încărcarea la nivelul de putere pentru care este proiectată de stația de încărcare este, in aprecierea Consiliului, o situatie exceptionala, improbabila, un eveniment cu o probabilitate atat de redusa nejustificand in niciun fel o dotare suplimentara semnificativa, care, mai mult decat atat, este ea insasi consumatoare de energie.

Atata timp cat prin Proiectul tehnic de execuție s-a specificat că toate stațiile vor asigura încărcarea simultană a două autoturisme la o putere de 22kW AC cu încărcător Type 2 și 50kW pentru încărcătoarele CHAdEMO sau COMBO - adică la o putere maximă cumulată de 72Kw, necesarul de putere de 72 kW va fi furnizat direct de la rețeaua de distribuție de energie electrică, așadar nu există necesitatea suplimentării puterii printr-un acumulator.

Potrivit autoritatii contractante aceasta echipare ar avea rolul de a preîntâmpina reducerea calității încărcării stațiilor în cazul în care există fluctuații în rețea, prin preluarea curentului necesar din baterii, Consiliul apreciind insa ca acest risc este neglijabil, incarcarea unui motor electric de autoturism nesolicitand parametrii exceptionali nici din punct de vedere al consumului nici al necesarului de putere.

În rest, argumentația autorității contractante a insistat pe motivele ca sistemul integrat de stocare energie în baterii să fie inclus în carcasa stației (nu exterior) dar a fost lipsită de substanță în a justifica pertinent de ce are nevoie de un astfel de sistem.

Consiliul apreciază că nu a putut fi probată o necesitate reală a autorității contractante și, mai mult decât atât, această cerință nu există în Ghidul de finanțare, document care (chiar dacă nu era obligatoriu să includă toate cerințele) ar fi trebuit să includă echipările obligatorii care implică finanțare suplimentară.

Pentru argumentele mai sus prezentate, critica va fi admisă iar Consiliul va dispune eliminarea cerinței analizate.

2. În ceea ce privește cerința conform căreia *“Stația va fi dotată cu sistemul de încărcare în așteptare pentru încărcarea DC/DC (smart queuing) care permite cuplarea simultană pentru ChadeMo și COMBO 2; (...)”* Consiliul apreciază că autoritatea contractantă a prezentat un avantaj real care este adus de această dotare și anume faptul că **reprezintă o facilitate de încărcare în așteptare care reduce timpii de încărcare.**

Asa cum recunoaște și contestatorul această specificație tehnică, privită independent, nu va crea un obstacol nejustificat, în sensul art. 155 alin (6) din Legea nr. 98/2016 “Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici” iar în condițiile în care este explicată rațiunea introducerii acestei cerințe în contextul necesităților autorității contractante, Consiliul va respinge critica formulată.

3. În ceea ce privește obligația de a depune un certificat de conformitate pentru sistemul de comunicație OCPP, Consiliul apreciază că fiind într-un tot fondat argumentele contestatorului.

Open Charge Point Protocol (OCPP) este, așa cum corect descrie contestatorul, un standard de comunicație open-source (cod sursă liber), iar programele (software-ul) cu sursă deschisă (open source software) sunt programe dezvoltate de către o comunitate, de către o companie sau de către o persoană și oferite spre folosire sub o licență liberă, care garantează accesul tuturor utilizatorilor la codul-sursă.

Protocolul a fost dezvoltat în regim open source în scopul de a crea o rețea de comunicație între stațiile de încărcare pentru autovehicule electrice și un sistem centralizat de management

Autoritatea contractantă nu a oferit niciun argument valabil din care să reiasă că certificarea protocolului a fost identificată ca necesară.

Singurul argument prezentat, acela potrivit căruia măsurile de securitate cibernetică identificate în anumite situații nu se ridicau la nivelul cerut de piață este extrem de vag și insuficient pentru a justifica introducerea unei cerințe vadi restrictive care ar împiedica un număr semnificativ de operatori economici importanți să participe cu un produs conform.

Sub acest aspect Consiliul apreciază că prevederile din Ghidul de finanțare aferent procedurii *„Stațiile de reîncărcare comunică prin protocol de tip OCPP - Open Charge Point Protocol - minimum 1.5 și*

dispun de meniu în limba română și în limba engleză" sunt absolut suficiente si nu se justifica solicitarea certificatului.

În concluzie, autoritatea contractanta nu a dovedit necesitatea prezentării de către ofertanti a unui certificat de conformitate pentru sistemul de comunicație OCPP minim versiunea 1.5, critica va fi admisă iar Consiliul va dispune eliminarea acestei cerințe din documentație.

În consecință, luând în considerare cele mai sus menționate, în temeiul prevederilor art. 26 alin. (2) lit a) și b) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite în parte contestația formulată de SC SA în contradictoriu cu

Consiliul va dispune eliminarea din documentația de atribuire a cerinței privind *prezentarea unui certificat de conformitate pentru sistemul de comunicație OCPP minim versiunea 1.5* și a cerinței privind *echiparea stațiilor de reîncărcare cu un sistem integrat de stocare energie în baterii (3,6 KWh înmagazinare cu putere de 14 KW) inclus în carcasa stației*.

În temeiul prevederilor art. 26 alin. (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va dispune publicarea în SEAP a unei erate cuprinzând modificările dispuse precum și stabilirea unei noi date limită pentru depunerea ofertelor la un interval de minimum 10 zile de la publicarea modificărilor.

Termenul pentru aducerea la îndeplinire a dispozițiilor prezentei decizii este de 10 zile de la comunicarea acesteia.

În temeiul prevederilor art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge ca nefondată solicitarea formulată de contestator, privind eliminarea cerinței "*Stația va fi dotată cu sistemul de încărcare în așteptare pentru încărcarea DC/DC (smart queuing) care permite cuplarea simultană pentru ChadeMo și COMBO 2*", potrivit celor cuprinse în motivare.

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

CONSILIUL DECIDE:

În temeiul prevederilor art. 26 alin. (2) lit a) și b) din Legea nr. 101/2016, admite în parte contestația formulată de SC SA în contradictoriu cu

Dispune eliminarea din documentația de atribuire a cerinței privind *prezentarea unui certificat de conformitate pentru sistemul de comunicație OCPP minim versiunea 1.5* și a cerinței privind *echiparea stațiilor de reîncărcare cu un sistem integrat de stocare energie în baterii (3,6 KWh înmagazinare cu putere de 14 KW) inclus în carcasa stației*.

În temeiul prevederilor art. 26 alin. (5) din Legea nr. 101/2016, dispune publicarea în SEAP a unei erate cuprinzând modificările dispuse precum și stabilirea unei noi date limită pentru depunerea ofertelor la un interval de minimum 10 zile de la publicarea modificărilor.

Termenul pentru aducerea la îndeplinire a dispozițiilor prezentei decizii este de 10 zile de la comunicarea acesteia.

În temeiul prevederilor art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, respinge ca nefondată solicitarea formulată de contestator, privind eliminarea cerinței "*Stația va fi dotată cu sistemul de încărcare în*

așteptare pentru încărcarea DC/DC (smart queuing) care permite cuplarea simultană pentru ChadeMo si COMBO 2", potrivit celor cuprinse în motivare.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 și poate fi atacată cu plângere, în temeiul art. 29 din același act normativ, în termen de 10 zile de la comunicare.

.....