str. Stavropoleos nr. 6, sectorul 3, București, România, CP 030084, CIF 20329980,
tel. +40-21-3104641, tel. +40-21-3104670, fax. +40-21-3104642,
e-mail: office@cnsc.ro, www.cnsc.ro, http://portal.cnsc.ro

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

DECIZIE

Nr. ...../...../....
Data: .....

Prin contestația nr. 276/27.09.2021, transmisă prin e-mail și înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 50602/27.09.2021, formulată de SC ..... SRL, cu sediul în comuna ..., ..., județul ....., având cod unic de înregistrare RO ....., număr de înregistrare la Registrul Comerțului ..., reprezentată legal prin administrator ..., împotriva documentației de atribuire, elaborată de ....., cu sediul în localitatea ....., ..., județul ....., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de atribuire, prin licitație deschisă, derulată online, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Furnizare autobuze electrice și sisteme GPS pentru obiectivul de investiții «Măsuri integrate de investiții pentru o dezvoltare durabilă a mobilității urbane în cadrul orașului ..... din județul .....», finanțat prin POR, axa prioritară 3 – «Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon», prioritate de investiții 4 e – «Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de
carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare», obiectivul specific 3.2 – «Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă»”, anunț de participare /, s-a solicitat Consiliului să constate nelegalitatea/netemeinicia și întocmirea necorespunzătoare a documentației de atribuire și să dispună următoarele:

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

- pct. 1.1 Generalități - „în vederea asigurării transportului de pasageri pe cele trei rute de transport public în comun create vor fi achiziționate 3 autobuze electrice inclusiv sisteme GPS cu o capacitate fiecare de minim 12 locuri pe scaune + 1 loc șofer + 1 loc persoane cu dizabilități. Capacitate totală minim 22 călători + șofer";
- pct. 3.4.1.3. Specificații tehnice- „Autobuzele electrice cu lungimea de minim 5,800 m și maxim 6,800 m vor avea o capacitate de încărcare de minim 12 pasageri cu locuri pe scaune, 1 loc pentru șofer și minim 10 locuri în picioare respectându-se astfel spațiul impus de 0,125 m^2/călător în picioare, conform CEE-ONU R 107, art. 3.2.3.2.I., plus conducătorul auto";
- pct.3.4.1.11. Specificații tehnice și cerințe funcționale extinse - „Autobuzele vor fi echipate cu o baterie de minim 100 KWH";
- Autonomia: minim 160 kilometri;
- pct.3.4.1.12 Unitatea electrică de tracțiune - „Motoarele de tracțiune/hub-urile vor fi motoare electrice asincrone/sincrone trifazate cu randament ridicat, alimentate de la un invertor. Motoarele/hub-urile vor avea o construcție simplă, robustă și ușor de întreținut, cu răcire exterioară cu aer autoventilat și cu un termen de garanție de minim 200.000,00 km, fără intervenții de întreținere și reparații";
- Puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune va fi de minim 80 kW;
- Gradul de protecție al motoarelor va fi minim IP 65. Bobinajul va fi realizat în clasa C 200;
- pct.3.4.1.13 Echipamentul de tracțiune - „Cablurile de forță vor fi de tipul flexibil, cu izolație și manta de protecție și vor fi dimensionate să reziste la o tensiune de 3000 Vcc.";
- pct.3.4.1.14 Bateriile electrice - „Bateriile electrice vor permite o încărcare rapidă (maxim 15 min) și o încărcare standard (maxim 3,5 ore), fără să își piardă calitățile funcționale. 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, respectiv o autonomie de transport corespunzând la minim 160 km în cele mai defavorabile condiții (încărcare maximă, temperatură din intervalul de operare la care consumul de energie electrică pentru climatizare este maxim)".

2. Decalarea termenului de depunere al ofertelor cu cel puțin 15 zile calendaristice mai mult decât cel stabilit inițial.

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

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația de

față, prin care SC ..... SRL solicită cele menționate în partea introductivă a deciziei.

În prealabil, petenta învederează „motivele de nelegalitate” care, în opinia sa, îi prejudiciază interesele comerciale și legitime și încalcă prevederile legislației achizițiilor publice, în ceea ce privește:

- Încălcarea principiilor nediscriminării și tratamentului egal, precum și a principiul proporționalității în întocmirea cerințelor tehnice ale caietului de sarcini.
- Încălcarea dispozițiilor art. 50 alin. (1), art. 152 alin. (1), art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016

Reclamă faptul că, deși autoritatea contractantă creează o „aparentă stare de legalitate” menționând că „Pentru toate condițiile/specificațiile tehnice stipulate în caietul de sarcini și în anexe, beneficiarul poate accepta variante echivalente cu condiția ca acestea să ofere performanțe și caracteristici similare sau superioare celor solicitate”, în realitate prin cerințele inserate în caietul de sarcini, aceasta restrânge în mod artificial concurența, astfel:

I. Referitor la cerința privind lungimea minimă a autobuzelor, prevăzută la pct. 3.4.1.3. „Specificații tehnice” din caietul de sarcini astfel: „Autobuzele electrice cu lungimea de minim 5,800 m și maxim 6,800 m”, contestatoarea apreciază că autoritatea contractantă introduce obstacole nejustificate în documentația tehnică pentru a împiedica concurența efectivă între operatorii economici, limitând capacitatea de transport la minim 12 locuri pe scaune + 1 loc șofer + 1 loc persoane cu dizabilități și capacitate totală minim 22 de călători + șofer, în condițiile în care capacitatea minimă de transport pentru un autobuz de 5800 mm este de 21 călători + șofer, capacitate calculată conform Directivei 97/27/CE, respectiv Regulamentul CEE-ONU nr. 107.

Mai mult, arată petenta, chiar autoritatea contractantă, în cadrul licitației anterioare, inițiată prin anunțul de participare nr. CN1027658/14.01.2021, anulată din lipsa de participanți, a solicitat, pentru un autobuz de minim 7479 mm, o capacitate de transport de minim 14 pasageri cu locuri pe scaune, 1 loc pentru șofer și 8 locuri în picioare, respectând astfel spațiul impus de 0,125 m^2/călător în picioare, conform CEE-ONU nr. 107, art. 3.2.3.2.1., (în total 22 calatori + 1 conducător auto). Aceasta a micșorat lungimea minimă a autobuzului cu 1679 mm, dar a păstrat capacitatea totală de pasageri de 22 locuri și a micșorat cu doar 2 locuri capacitatea de transport pe scaune, crescând astfel capacitatea de locuri în picioare, pentru un autobuz mai mic, la minim 10 locuri în picioare.

În consecința, contestatoarea apreciază că, având în vedere Directiva 97/27/CE, respectiv Regulamentul CEE-ONU nr. 107 și lungimea minimă impusă autobuzului de 5800 mm, se impune ca autoritatea contractanta să accepte și autobuze cu o capacitate minimă a locurilor pe scaune de 10 calatori, respectiv o capacitate totală de minimum 21 +1 loc conducător auto + 1 loc persoane cu dizabilități.

II. Având în vedere prevederile de la pct.3.4.1.11. „Specificații tehnice și cerințe funcționale extinse” potrivit cărora „Autobuzele vor fi echipate cu o baterie de minim 100 KWH” și „Autonomia: minim 160 de kilometri”, autoarea contestației consideră că, în documentația tehnică, autoritatea contractantă introduce obstacole nejustificate pentru a împiedica concurența efectiva între operatorii economici, deoarece tipul, numărul și caracteristicile tehnice ale bateriilor electrice, vor fi alese de către producătorul autobuzelor electrice ca să asigure funcționarea sigură a acestora și autonomia de transport solicitată prin caietul de sarcini, în condițiile în care cerința tehnico-economică care prezinta un avantaj pentru autoritatea contractantă este autonomia de minim 160 km și nicidecum capacitatea bateriei.

Învederează faptul că aceasta 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 documentația de atribuire este mult mai mare decât cele necesare pentru satisfacerea autonomiei solicitate, iar 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 pentru realizarea autonomiei de 160 Km.

Prin urmare, consideră că nu există niciun avantaj tehnico-economic pentru autoritatea contractantă care solicită limitarea capacității bateriilor la minim 100 Kwh, în condițiile în care autonomia solicitată de 160 km poate fi atinsă și cu baterii de capacitate de 80 kwh.

Mai mult, arată că însăși autoritatea contractantă, în cadrul procedurii de atribuire inițiată prin anunțul de participare nr. CN1027658/14.01.2021, anulată pentru lipsa de participanți, a solicitat, pentru un autobuz „mai mare de minim 7479 mm”, o baterie de „minim 72 KWH” pentru aceeași autonomie de 160 km.

Astfel, apreciază că, prin limitarea dublă autonomie transport/ capacitate 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 .

III. Având în vedere prevederile de la pct.3.4.1.12 „Unitatea electrică de tracțiune” al caietului de sarcini, conform cărora „Motoarele de tracțiune/hub-urile vor fi motoare electrice asincrone/sincrone trifazate cu randament ridicat, alimentate de la un invertor. Motoarele/hub- urile vor avea o construcție simplă, robustă și ușor de întreținut, cu răcire exterioară cu aer autoventilat și cu un termen de garanție de minim 200.000,00 km, fără intervenții de întreținere și reparații”; „Puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune va fi de minim 80 kW”; „Bobinajul va fi realizat în clasa C 200”, petenta consideră că, în documentația tehnică, autoritatea contractantă

introduce obstacole nejustificate pentru a împiedica concurența efectivă între operatorii economici.

Apreciază că se impune modificarea cerinței din Fișa tehnică nr. 1, litera F, „motor electric”, unde se specifică „Răcire aer”, în „Răcire apă/aer", în condițiile în care:

- Soluțiile de motoare electrice răcite cu apă sunt soluții tehnice mai noi, mai moderne, mult mai performante, eficiente, fiabile și sigure în exploatare. Se diminuează zgomotul produs. Caracteristică superioară a motoarelor răcite cu lichid față de cele răcite cu aer;
- Asigură, pentru motor, temperatură optimă de funcționare, indiferent de condițiile meteo și climatice exterioare, mărind durata de viață a motorului. Caracteristică superioară a motoarelor răcite cu lichid față de cele răcite cu aer;
- Elimină neajunsurile canalizațiilor de răcire cu aer, care pot permite accidental pătrunderea apei în contact cu bobinajele. Caracteristică superioară a motoarelor răcite cu lichid față de cele răcite cu aer.

Mai mult, învederează faptul că sistemul de răcire cu aer integral nu este pretabil condițiilor meteorologice din România, unde vara temperaturile pot ajunge la 45 C, iar sistemul de răcire cu aer a motorului de tracțiune este ineficient în aceste condiții, ducând la supraîncălzirea motorului și, implicit, la deteriorarea acestuia. Precizează că răcirea cu lichid este o metodă eficientă de a îndepărta căldura din motor.

Referitor la specificația tehnică „puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune va fi de minim 80 kW”, autoarea contestației menționează că, în caietul de sarcini se prevede o autonomie medie solicitată de 160 km, cu o putere nominală a motorului de 80 KW, context în care apreciază că este necesară o puterea optimă a motorului de tracțiune de 60 - 80 kW putere nominală, deoarece un motor cu o putere nominală spre limita superioară mai mare afectează consumul și autonomia autobuzului.

În aceste circumstanțe, consideră că se impune modificarea specificației tehnice în sensul înlocuirii acesteia cu specificația „puterea nominală de minimum 70 kW pentru tracțiunea electrică”.

Referitor la specificația tehnică „Gradul de protecție al motoarelor va fi minim IP 65. Bobinajul va fi realizat în clasa C200”, petenta arată că, în condițiile în care gradul de protecție al motoarelor solicitate va fi de minimum IP 65, iar clasele de izolație ale materialelor electroizolante utilizate în construcția mașinilor și aparatelor electrice, după temperatura care le caracterizează stabilitatea termică, sunt stabilite prin STAS 6247-60, după cum urmează:

Y - temperatura admisibilă 90°C (bumbac, mătase, hârtie - neimpregnate);
A - 105°C (bumbac, celofibră, mătase - impregnate);
E - 120°C (pelicule organice sintetice);
B - 130°C (materiale pe bază de mică, fibră de sticlă, azbest - cu lianți organici și compounduri de impregnare);

F - 155°C (aceleași materiale ca la B, dar de calitate superioară);
H - 180°C (materiale pe bază de mică, fibră de sticlă, azbest - cu lianți siliconici);
C - peste 180°C (porțelan, cuarț, sticlă),
autoritatea contractanta introduce obstacole nejustificate în documentația tehnică pentru a împiedica concurența efectivă între operatorii economici.

În susținere arată că cerința tehnico-economică care prezintă un avantaj pentru autoritatea contractantă este clasa de protecție a motoarelor IP65 și nicidecum clasa de bobinaj al motorului, deoarece cele mai întâlnite clase de izolație în construcția de mașini electrice sunt A, E, B, F, iar mai recent H. Învederează faptul că regimul de funcționare al motoarelor electrice de tracțiune ale autobuzelor nu presupune utilizarea unor materiale electroizolante din clasa de izolație C (porțelan, cuarț, sticlă).

În consecință, apreciază că se impune acceptarea la ofertare și a autobuzelor ale căror unități electrice de tracțiune au bobinajul motorului realizat în clasa minimum H - 180°C.

Susține că, prin limitarea duală grad de protecție/clasă bobinaj, autoritatea contractantă introduce obstacole nejustificate față de obligația asigurării unei concurențe efective între operatorii economici, conform dispozițiilor art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016.

IV. Referitor la prevederile de la pct.3.4.1.13 „Echipamentul de tracțiune” potrivit cărora „Cablurile de forță vor fi de tipul flexibil, cu izolație și manta de protecție și vor fi dimensionate să reziste la o tensiune de 3000 Vcc”, precum și la faptul că Dispozitivul, solicitat în același capitol, de sesizare a tensiunii periculoase pe caroserie, care va avea ca referință diferența de potențial între caroserie și carosabil, controlat de microprocesor (conform CEE-ONU R 107, Directiva 70/221/CE, Ordinul nr. 1147/2009) și monitorizat trebuie să deconecteze circuitele de înaltă tensiune, în cazul în care scurgerea de curent depășește 3 mA, la o tensiune de 750 Vcc sau dacă tensiunea măsurată este mai mare de 40 V, contestatoarea susține că aceste tensiuni (3.000 Vcc) nu se întâlnesc în sistemul de alimentare a echipamentului de tracțiune și apreciază că se impune modificarea acestei cerințe astfel „cablurile de forță să fie de tipul flexibil, cu izolație și manta de protecție, dimensionate să reziste la o tensiune de minimum 1.000 Vcc”.

Mai mult, arată petenta, chiar dispozitivul solicitat de sesizare a tensiunii periculoase pe caroserie, care va avea ca referință diferența de potențial între caroserie și carosabil, controlat de microprocesor (conform CEE-ONU R 107, Directiva 70/221/CE, Ordinul nr. 1147/2009), trebuie să deconecteze circuitele de înaltă tensiune, în cazul în care scurgerea de curent depășește 3 111A la o tensiune de 750 Vcc.

În consecință, apreciază că, prin limitarea dublă rezistență triplă a cablurilor de forță/tensiune de 750 Vcc, autoritatea contractanta introduce anumite obstacole și costuri nejustificate față de obligația asigurării unei concurențe efective între operatorii economici și a eficientei cheltuiri a banilor publici, conform dispozițiilor art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016.

V. Referitor la prevederile pct.3.4.1.14 „Bateriile electrice" potrivit cărora „Bateriile electrice vor permite o încărcare rapidă (maxim 15 min) și o încărcare standard (maxim 3,5 ore), fără să își piardă calitățile funcționale, precum și la faptul că tipul, numărul și caracteristicile tehnice ale bateriilor electrice vor fi alese de către producătorul autobuzelor electrice, astfel încât să asigure funcționarea sigură, respectiv o autonomie de transport de minim 160 km, în cele mai defavorabile condiții (încărcare maximă, temperatură din intervalul de operare la care consumul de energie electrică pentru climatizare este maxim)", contestatoarea apreciază că se impune modificarea cerinței privind încărcarea lentă standard în maxim 5 ore, deoarece soluția descrisă de autoritatea contractantă este o încărcare rapidă și nu lentă.

Astfel, arată contestatoarea, în caietul de sarcini, la capitolul 3.4.1.14. „Bateriile electrice" se stipulează faptul că „Bateriile electrice vor permite o încărcare rapidă (maxim 15 min) și o încărcare standard (maxim 3,5 ore), fără să își piardă calitățile funcționale", fapt care presupune că o încărcare lentă în 3.5 ore poate fi atinsă doar cu stații de încărcare în curent continuu (DC) de putere mare. Precizează că, întrucât acestea au un cost foarte mare, necesită infrastructură specială (panouri alimentare cu putere mărită) în comparație cu stațiile de încărcare în curent alternativ (AC), care au costuri reduse, iar încărcarea va avea loc pe timpul nopții când autobuzele sunt în afara programului în maxim 5 ore.

Mai mult, susține că soluția reală de încărcare lentă propusă satisface cerințele autorității contractante, respectiv „fără să își piardă calitățile funcționale" și termenul de garanție solicitat „de minim 4 ani, termen în care acestea își vor păstra o capacitate de înmagazinare a energiei de minim 80 % din capacitatea inițială", deoarece va asigura o încărcare lentă și o balansare/echilibrare a baterilor în mod corespunzător, fără a primi o cantitate mare de energie într-un timp scurt ce afectează atât durata de viață a bateriei, cât și capacitatea acesteia.

În consecință, petenta apreciază că, prin limitarea dublă durată încărcare lentă mică/garanție minimă și capacitate de minim 80 %, autoritatea contractantă introduce anumite obstacole și costuri nejustificate față de obligația asigurării eficienței în cheltuirea banilor publici și a unei concurențe efective între operatorii economici, conform dispozițiilor art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016.

VI. Contestatoarea susține că, având în vedere dispozițiile art. 152 din Legea nr. 98/2016, termenul limită de depunere a ofertelor, respectiv 25.10.2021, precum și eventualitatea admiterii contestației, autoritatea

contractantă are obligația de a corela și stabili perioada de depunere a ofertelor în funcție de complexitatea contractului de achiziție publică 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 modificate.

Prin urmare, solicită decalarea termenului de depunere a ofertelor cu „cu cel puțin 15 zile calendaristice mai mult decât cel stabilit inițial", pentru a putea corela complexitatea contractului de achiziții publice cu volumul mare de documente tehnice, care trebuie prezentate și traduse în limba română până la data limita de depunere a ofertelor.

Având în vedere motivele expuse, admiterea contestației, astfel cum a fost formulată.

În drept, au fost invocate dispozițiile art. 8 și următoarele din Legea nr. 101/2016, precum și toate celelalte prevederi legale mai sus menționate, în vigoare la data organizării procedurii de atribuire.

În probațiune, au fost depuse înscrisuri.

Prin adresa nr. 21246/01.10.2021, înregistrată la Consiliu cu nr. 51602/01.10.2021, autoritatea contractantă a transmis punctul de vedere la contestația depusă de SC ..... SRL.

....., prin punctul său de vedere, solicită Consiliului să observe lipsa temeiniciei criticilor aduse documentației de atribuire, precum și încercarea nejustificată și nelegală de obligare a autorității contractante de a cumpăra ce are contestatoarea de vânzare.

Totodată, solicită respingerea contestației în forma în care aceasta a fost formulată.

În preambul, autoritatea contractantă prezintă considerații generale asupra procedurii de atribuire, precizând obiectivele specifice ale proiectului cu privire la:

1. Dezvoltarea sustenabilă a mobilității . ..... prin înființarea unui sistem de transport public local electric și atractiv, care să asigure satisfacerea la un nivel calitativ a nevoii de transport a comunității.
2. Asigurarea funcțiunilor tehnice și operaționale ale noului sistem de transport public local electric prin construirea și dotarea unei autobaze cu stații de încărcare și a unei clădiri cu funcție administrativă.
3. Creșterea gradului de utilizare a modurilor nemotorizate de transport de către populația locală prin crearea și dezvoltarea infrastructurii corespunzătoare.
4. Dezvoltarea sistemului existent de management inteligent al traficului, în contextul dezvoltării infrastructurii de mobilitate urbană la nivelul .. ..

5. Asigurarea atractivității și competitivității sistemului de transport public înființat, precum și a modurilor nemotorizate de transport prin măsuri operaționale specifice.
6. Accesibilizarea sistemului public de călători și a infrastructurii aferente modurilor nemotorizate pentru persoanele cu dizabilități.

Ulterior, autoritatea contractantă face cunoscut modul de desfășurare a procedurii de atribuire, începând cu procedura inițiată prin anunțul de participare nr. .., care a fost anulată automat de către sistemul SICAP, ca urmare a faptului că nu au existat participanți înscriși, urmată de prezenta procedură inițiată prin anunțul de participare nr. /.

Menționează că, prezenta procedură, inițiată prin anunțul de participare nr. / a intrat în verificarea ANAP Ex- ante, conform Deciziei de verificare nr. 19697/21.09.2021, pentru care a fost emis Avizul condiționat nr. 18202/19734/21.09.2021, pentru care autoritatea contractantă a dispus măsurile de remediere prin Clarificarea din oficiu nr. 21.000/27.09.2021, document care, în acest moment, a primit avizul conform necondiționat nr. 18202/20270/28.09.2021.

Cu privire la fondul contestației, autoritatea contractantă, cu titlu preliminar, solicită Consiliului să observe lipsa totală de temeinicie a criticilor aduse documentației de atribuire de către SC ..... SRL.

Învederează faptul că, potrivit prevederilor legale, confirmate de jurisprudența CNSC, responsabilitatea determinării necesității și oportunității achiziționării unor produse, servicii sau lucrări incumba, invariabil, autorității contractante. Invocă în acest sens dispozițiile 20 alin. (10) din H.G. nr. 395/2016, cât și considerentele deciziilor CNSC nr. ...

a. Referitor la susținerea petentei potrivit căreia „(...), având în vedere Directiva 97/27//CE, respectiv Regulamentul CEE - ONU nr. 107, lungimea minimă impusă a autobuzului de 5800 mm, se impune ca autoritatea contractantă să accepte și autobuze cu o capacitate minimă a locurilor pe scaune de 10 călători, respectiv o capacitate totală de 21 + 1 loc conducător auto + 1 loc persoane cu dizabilități”, autoritatea contractantă precizează că, în fișa tehnică a autobuzului, finanțată de ADR sunt inserate următoarele specificații minime:

- Capacitate de încărcare de minim 12 pasageri cu locuri pe scaune (inclusiv 2 strapontine), 1 loc pentru șofer și minim 10 locuri în picioare, respectându-se spațiul impus de 0,125 m^2/călător în picioare, conform CEE-ONU R 107, art. 3.2.3.2.1., plus conducătorul auto, având podea coborâtă;
- Capacitate totală de transport: minim 22 pasageri + șofer.

Subliniind fapul că Directiva 97/27/CE, respectiv Regulamentul CEE-ONU nr. 107, nu-i impune să accepte o capacitatea minimă de 21 + 1 loc conducător auto + 1 loc persoane cu dizabilități, ci impune un spațiu de 0.125 m^2/călător în picioare, autoritatea contractantă susține că nu limitează capacitatea de transport, ci transmite niște cerințe minime pentru a îndeplini necesitatea.

În opinia sa, contestatoarea încearcă să-i impună acceptarea unui autobuz cu un număr mai mic de locuri pe scaune și un număr mai mare de calatori în picioare, deși necesitatea sa constă în transportul a cât mai multor persoane, în condiții cât mai bune și mai confortabile, pe scaune, nu în picioare.

Învederează faptul că nimic nu împiedică ofertanții să oferteze un produs cu caracteristici tehnice superioare decât cele solicitate, având în vedere faptul ca cerințele din fișa de date sunt evidențiate cu un minim și un maxim, însă produsele inferioare reprezintă o scădere a nivelului calitativ pentru care s-a solicitat finanțarea europeană.

Organizatoarea procedurii afirmă că susținerea contestatoarei cu privire la faptul că induce obstacole nejustificate nu este probată, întrucât aceasta nu specifica în mod clar care sunt aceste obstacole.

Prin urmare precizează că menține cerințele minime din caietul de sarcini, respectiv: „Autobuze electrice cu lungimea de minim 5,800 metri și maxim 6,800 m. În vederea asigurării transportului de pasageri pe cele trei rute de transport public în comun create vor fi achiziționate 3 autobuze electrice, inclusiv sisteme GPS cu o capacitate fiecare de minim 12 locuri pe scaune + 1 loc șofer + 1 loc persoane cu dizabilitati. Capacitate totală minim 22 calatori-/-șofer”.

2. Referitor la afirmația contestatoarei potrivit căreia „(...), nu există nici un avantaj tehnico-economic pentru autoritatea contractantă, care solicită limitarea capacității bateriilor la minim 100 kwh, în condițiile în care autonomia solicitată de 160 km poate fi atinsă și cu baterii de capacitate de 80 kwh. (...) Astfel, prin limitarea dublă autonomie transport/capacitate baterie, autoritatea contractantă induce anumite obstacole nejustificate fata de obligația asigurării unei concurențe efective între operatorii economici (..)”, autoritatea contractantă susține că aceasta nu este probata, întrucât SC . SRL nu specifica în mod clar care sunt aceste obstacole.

Precizează că cerința cu privire la capacitatea bateriilor nu reprezintă un avantaj, nu este un criteriu de selecție, ci reprezintă o cerință minimă obligatorie, în conformitate cu cerințele aprobate și finantate de catre finantator, și anume: capacitate baterie: minim 100 KWH; eficiență baterie: minim 95%; autonomie: minim 160 km, efectiv rulați, în condiții de încărcare maxima, climatizare utilizată la capacitatea maxima.; Perioadă de încărcare standard: maxim 6 ore; perioada de încărcare rapidă a autobuzelor - maxim 15 min.

Subliniază faptul că nimic nu împiedică ofertanții să oferteze un produs cu caracteristici tehnice superioare decât cele solicitate, având în vedere faptul ca cerințele din fișa de date sunt evidențiate cu un minim și un maxim, însă produsele inferioare reprezintă o scădere a nivelului calitativ pentru care s-a solicitat finanțarea europeana.

Mai mult, arată organizatoarea procedurii, costurile de mentenanță/înlocuire cad în sarcina furnizorului pe perioada de garanție, conform documentației de atribuire (pag. 22 din caietul de sarcini): „(7) În perioada de garanție, furnizorul se obligă să asigure și să livreze, contracost, consumabilele și piesele necesare activității de întreținere și mentenanța planificată a autobuzelor electrice, activități efectuate conform manualului de întreținere planificată”.

În ceea ce privește observația petentei potrivit căreia 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 pentru realizarea autonomiei de 160 Km, autoritatea contractantă apreciază că sunt pure speculații, nedemonstrate în niciun fel.

3. Cu privire la susținerea contestatoarei potrivit căreia, prin cerința tehnică de la pct3.4.1.12 din caietul de sarcini „Unitatea electrică de tracțiune Motoarele de tracțiune/hub-urile vor fi montate electrice asincrone/sincrone trifazate cu randament ridicat, alimentate de la un invertor. Motoarele/hub-urile vor avea o construcție simplă, robustă și ușor de întreținut, cu răcire exterioară cu aer auto-ventilat și cu un termen de garanție de minim 200.000 km, fără intervenții de întreținere și reparații; puterea nominală a unității electrice de tracțiune va fi de minim 80 kw; bobinajul va fi realizat în clasa C200”, s-ar induce obstacole nejustificate în documentația tehnică, autoritatea contractantă apreciază că aceasta nu este probată, întrucât petenta nu specifică în mod clar care sunt aceste obstacole.

Învederează faptul că cerința cu privire la capacitatea bateriilor nu reprezintă un avantaj, nu este un criteriu de selecție, ci reprezintă o cerință minimă obligatorie, în conformitate cu cerințele aprobate și finanțate de către finanțator.

Arată că, urmând firul logicii ofertantului, mai probabil este ca sistemul de răcire să fie afectat de temperaturile de îngheț ale apei (sub 0 C), decât să fie afectat sistemul de răcire cu aer (la peste 45 C).

Referitor la susținerile petentei conform căreia „sistemul este mai bun decât răcirea activă cu aer, (..), metoda aduce performanțe mai bune și o durată de viață mai mare etc.”, organizatoarea procedurii consideră că acestea sunt pure speculații, nedemonstrate de niciun fel.

Cu privire la puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune de minim 80 kW, arată că, astfel cum precizează și contestatoarea, pentru o autonomie medie solicitată de 160 km, este necesară o putere nominală a motorului de 80 kw.

Menționează că ceea ce nu precizează petenta este faptul că autonomia solicitată este de minim 160 km și nu de 160 km (respectiv o autonomie de transport corespunzând la minim 160 km în cele mai defavorabile condiții, acesta fiind motivul pentru care și unitatea electrică de tracțiune solicitată este de minim 80 kw.

Învederează faptul că ofertanții pot oferta astfel caracteristici superioare cerințelor minime, atât pentru autonomia de transport, cât și pentru unitatea electrica de tracțiune.

În ceea ce privește gradul de protecție al motoarelor de minim IP 65 și bobinajul realizat în clasa C200, autoritatea contractantă precizează că

gradul de protecție sau indicele de protecție IP (engleză - International Protection Marking, Ingress Protection Marking) este un standard internațional ce clasifică și evaluează gradul de etanșeitate pentru diferite carcase, dispozitive și aparate. Este definit în standardul internațional EN 60529, publicat de Comisia Electrotehnică Internațională (CEI).

Menționează că cifrele care apar după IP au fiecare o anumită semnificație. Prima cifră indică gradul de protecție umană față de piesele mobile, precum și protecția echipamentului de corpuri străine. Al doilea număr indică gradul de protecție al echipamentului împotriva pătrunderii apei sub diferite forme (vapori, picături, jet, etc). Astfel: 6 - protecție totală la praf; obiectul este protejat împotriva jeturilor de apă pulverizată printr-o duză de 6.3 mm la un debit de 12.5 litri pe minut, timp de 3 minute de la o distanță de 3m;

Autoritatea contractantă susține că este o solicitare minimă, întrucât există mai multe categorii:

- IP55 (Standard) Deși infiltrarea prafului nu este prevenită în totalitate, în motor nu poate intra suficient praf încât să interfereze cu parametrii de operare ai motorului. Stropii de apă care ating motorul, indiferent de direcția din care vin, nu au nici un efect dăunător.
- IP56 Deși infiltrarea prafului nu este prevenită în totalitate, în motor nu poate intra suficient praf meat să interfereze cu parametrii de operare ai motorului. Jeturile sau volumul mare de apă nu pătrund în motorul electric în cantități care sa producă efecte dăunătoare.
- IP6S Praful nu pătrunde deloc în interiorul motorului electric. Stropii de apa care ating motorul, indiferent de direcția din care vin, nu au nici un efect dăunător.
- IP66 Praful nu pătrunde deloc în interiorul motorului electric Praful nu pătrunde deloc în interiorul motorului electric.

Referitor la cerința potrivit căreia bobinajul va fi realizat în clasa C200, autoritatea contractantă, făcând trimitere la art. 320 și art. 321 din standardele de întreținere și reparare mașini electrice, precizează că a optat pentru materiale cu proprietăți mecanice și magnetice ridicate, astfel încât, autobuzele să poată funcționa timp îndelungat, fără a produce o modificare a caracteristicilor electrice și mecanice.

4. Cu privire la susținerea petentei potrivit căreia, prin cerința de la pct. 3.4.1.13 al caietului de sarcini potrivit căreia „Echipamentul de tracțiune, Cablurile de forță vor fi de tip flexibil, cu izolație și manta de

protecție și vor fi dimensionate să reziste la o tensiune de 3000 Vcc, în condițiile în care Dispozitivul solicitat în același capitol de sesizare a tensiunii periculoase pe caroserie care va avea ca referință diferența de potențial între caroserie și carosabil, controlat de microprocesor (conform CEE ONU R 107, Directiva 70/221/CE, Ordinul nr. 1147/2009 cu toate modificările și completările ulterioare) și va și monitorizat, trebuie să deconecteze circuite de înaltă tensiune, în cazul în care scurgerea de curent depășește 3mA la o tensiune de 750 Vcc, sau dacă tensiunea este mai mare de 40V. (...)" s-ar induce anumite obstacole și costuri nejustificate, prin limitarea dublă rezistență triplă a cablurilor de forță/tensiune de 750 Vcc, autoritatea contractantă apreciază că aceasta nu este probată, nefiind specificate obstacolele la care se face referire.

Învederează faptul că cerința cu privire la capacitatea maximă a cablurilor de forță nu reprezintă un avantaj, nu este un criteriu de selecție, ci reprezintă o cerință minimă obligatorie, în conformitate cu cerințele aprobate și finanțate de către finanțator.

Arată că, potrivit cerinței din caietul de sarcini: „Cablurile de forță vor fi de tipul flexibil, cu izolație și manta de protecție și vor fi dimensionate să reziste la o tensiune de 3000 Vcc, (...)", instalația electrică va conține obligatoriu, pe lângă echipamentele de tracțiune și frânare, „dispozitiv de sesizare a tensiunii periculoase pe caroserie care va avea ca referință diferența de potențial între caroserie și carosabil, controlat de microprocesor (conform CEE-ONU R 107, Directiva 70/221/CE, Ordinul 1147/2009, cu toate modificările și completările ulterioare) și va fi monitorizat de computerul de bord. Dispozitivul trebuie să deconecteze circuitele de înaltă tensiune în cazul în care scurgerea de curent depășește 3 mA la o tensiune de 750 Vcc, sau dacă tensiunea măsurată este mai mare de 40 V".

Subliniază faptul că cele două cerințe sunt separate una de alta, prima se refera la cablurile de forță cu izolație și manta de protecție ce vor fi dimensionate să reziste la o tensiune de 3000 Vcc, aceasta însemnând tensiunea maximă peste care cedează cablurile, iar a doua cerință se referă la deconectarea circuitelor de înaltă tensiune în cazul în care scurgerea de curent depășește 3 mA la o tensiune de 750 Vcc, protejând astfel cablurile de forță.

Prin urmare, apreciază că explicația ofertantului nu poate fi luata în considerare, întrucât acesta propune o cerință inferioară pentru rezistența maximă la care pot rezista cablurile de forță (respectiv 1/3).

5. Referitor la critica petentei vizând cerința de la pct. 3.4.1.14 a caietului de sarcini „Bateriile electrice - Bateriile electrice vor permite o încărcare rapidă (maxim 15 min) și o încărcare standard (maxim 3.5 ore) fără să își piardă calitățile funcționale, precum și faptul că numărul și caracteristicile tehnice ale bateriilor electrice vor fi alese de către producătorul autobuzelor electrice, astfel încât să asigure funcționarea sigură, respectiv o autonomie de transport de minim 160 km în cele mai defavorabile condiții, (...), potrivit căreia se impune modificarea cerinței privind încărcarea lenta standard în maxim 5 ore, deoarece soluția

descrisă este o încărcare rapida, nu lentă, autoritatea contractantă precizează că, în fișa tehnică, se prevăd următoarele caracteristici: autonomie: minim 160 km, efectiv rulați, în condiții de încărcare maximă, climatizare utilizată la capacitatea maximă; perioadă de încărcare standard: maxim 6 ore; perioadă de încărcare rapidă a autobuzelor - maxim 15 min și, prin urmare, nu este necesara modificarea, întrucât se precizează în mod clar care este încăracrea rapidă (maxim 15 min) și care este încărcarea standard (maxim 6 ore).

Învederând faptul că, astfel cum este prevăzut în caietul de sarcini, stațiile de încărcare nu fac obiectul prezentei proceduri, autoritatea contractantă având finanțare și pentru acestea, apreciază că costurile necesare încărcării nu fac obiectul contestatiei:

„Datorită condițiilor specifice ale transportului public din ..... autobuzele electrice vor permite conectarea la două sisteme de încărcare a bateriilor, care vor funcționa cu același randament (bateriile se vor încărca la 100 % din capacitate) în conformitate cu condițiile climaterice indicate ia subcapitolul 3.4.1.3:

- încărcare standard: maxim 3,5 ore.

Fiecare autobuz livrat va avea în dotare câte un conector compatibil cu interfață de încărcare de tip CCS (Combo 2, Type 2/Mode 4), conform IEC 62196-3 și cabluri de încărcare, inclusiv conector, separate pentru fiecare tip de încărcare în parte (rapidă și standard).

După conectarea autobuzului electric la stația de încărcare va fi necesară parcurgerea unui protocol de autentificare pe șofer/autobuz, care, după validare, pe baza unui card individual va inița transferul de energie electrică.

Autobuzele electrice vor fi echipate cu echipamentul electronic, adecvat pentru fiecare tip de sistem de încărcare, care va controla complet procesul de încărcare și va regla următorii parametri:

- Tensiunea necesară pentru încărcare;
- Limitarea de curent (reglabilă) sau de tensiune, după caz;
- Protecțiile necesare pentru siguranța bateriilor și a stațiilor de încărcare etc.

Atenție! În cadrul prezentei proceduri NU se vor oferta stațiile de încărcare, acestea făcând obiectul unei alte proceduri.

(...) Timpul de încărcare lentă a autobuzelor - maxim 3,5 ore;

(...) garanția bateriei minim 4 ani sau 2500 de cicluri de încărcare completă; cu condiția ca, după 96 de luni, capacitatea bateriei măsurată să nu fie mai mică de 80%”.

Apreciază că, din observațiile contestatoarei rezultă că acesta dorește timpul de încărcare lentă de maxim 5 ore, la care să nu ofere o garanție de minim 4 ani, iar după 96 de luni, capacitatea bateriei măsurată să fie mai mica de 80%.

Cu privire la explicațiile contestatoarei în ceea ce privește mărirea perioadei de încărcare de la maxim 3.5 ore la maxim 5 ore, respectiv „încărcarea va avea loc pe timpul nopții când autobuzele sunt în afara programului în maxim 5 ore”, autoritatea contractantă afirmă că nu poate fi luata în considerare, întrucât sunt situații în care autobuzele pot parcurge mai mult decât minimul de 160 km, sau situații în care acestea trebuie să funcționeze pe timpul nopții, în funcție de necesitățile cetățenilor transmise autorității contractante.

Subliniază faptul că scopul prezentei achiziții nu este de a eficientiza banii publici prin cumpărarea unor produse calitativ inferioare, ci de a îndeplini niște obiective clar stabilite, pe baza cărora s-a obținut această finanțare.

6. Referitor la solicitarea contestatoarei vizând „decalarea termenului de depunere al ofertei cu cel puțin 15 zile calendaristice mai mult decât termenul stabilit inițial pentru a putea corela complexitatea contractului, (...)”, autoritatea contractantă precizează că a respectat termenii de depunere, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare, respectiv: fiind o procedură de licitație deschisă, perioada minimă între data transmiterii anunțului de participare și data limită de depunere a ofertelor nu poate fi redusă, termenele minime respectate fiind cele stipulate la art. 74 din Legea nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare (dată publicare: ; dată depunere oferte: 25.10.2021, perioada: 36 zile).

Conchide că explicațiile oferite de contestatare nu fac dovada că modificarea cerințelor tehnice permit achiziționarea unui produs care satisface necesitățile orașului, aceasta limitîndu-se la a solicita aceste modificări doar pentru ca produsele, pe care intenționează să le ofere, să fie conforme din acest punct de vedere.

Astfel, arată că o modificare în sensul dorit de petentă ar profita doar autobuzelor comercializate de acesta, nu și orașului sau a celorlalți operatori economici interesați de participarea la procedura de atribuire.

Învederează faptul că a stabilit caracteristicile minime din caietul de sarcini și fisele tehnice în funcție de necesitățile obiective și prioritățile comunicate de compartimentele din cadrul său, relevante în acest caz fiind dispozițiile art. 2 alin. (5) din H.G. nr. 395/2016.

Susține că, acceptarea modificărilor cerințelor minime conform solicitărilor contestatoarei în cerințe ce nu respecta calitatea minimă solicitată în contractul de finanțare nr. 4437/18.06.2019 pentru realizarea investiției: „Măsuri integrate de investiții pentru o dezvoltare durabilă a mobilității urbane în cadrul orașului ..... din județul .....”, ar conduce la rezilierea contractului de finanțare, iar cetățenii orașului ar fi direct afectați.

În drept, au fost invocate prevederile Legii nr. 101/2016, Legii nr. 98/2016, precum și normele H.G. nr. 395/2016.

În probațiune, au fost depuse, în copie certificată, documentele dosarului achiziției publice.

Din analiza susținerilor părților și a documentelor existente la dosarul cauzei, Consiliul reține cele ce urmează:

..... a organizat procedura de licitație deschisă, derulată online, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Furnizare autobuze electrice și sisteme GPS pentru obiectivul de investiții «Măsuri integrate de investiții pentru o dezvoltare durabilă a mobilității urbane în cadrul orașului ..... din județul .....», finanțat prin POR, axa prioritară 3 – «Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon», prioritate de investiții 4 e – «Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare», obiectivul specific 3.2 – «Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă»”, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. CN 1034860 din . Valoarea estimată contractului de furnizare este de 3.367.887,12 lei, fără TVA, iar criteriul de atribuire aplicat este „cel mai bun raport calitate-preț”.

Împotriva documentației de atribuire, respectiv a unor specificații tehnice inserate în caietul de sarcini SC ..... SRL a înaintat Consiliului contestația de față (consemnând cauțiunea în valoare de 67.358,00 lei, cu recipisa de consemnare nr. 207538650/1 din 27.09.2021, emisă de CEC Bank – Sucursala Victoria, înregistrată la CNSC cu nr. 50811 din 28.09.2021), solicitând cele arătate în partea introductivă a deciziei.

Ca o chestiune prealabilă, dată fiind natura litigiului, actul atacat și solicitările adresate Consiliului cu privire la acesta, se reține necesitatea examinării contestației primite prin raportare la următoarele dispoziții ale legislației privind achizițiile publice:

- art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016: *„Caietul de sarcini conţine, în mod obligatoriu, specificaţii tehnice care reprezintă cerinţe, prescripţii, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, astfel încât să corespundă necesităţii autorităţii contractante.”*

- art. 154 din Legea nr. 98/2016: *„Autoritatea contractantă are obligaţia de a elabora documentaţia de atribuire care conţine toate informaţiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă şi precisă cu privire la cerinţele achiziţiei, obiectul contractului şi modul de desfăşurare a procedurii de atribuire.”*

- art. 155 din Legea nr. 98/2016: *„(1) Specificaţiile tehnice sunt stabilite prin documentaţia de atribuire şi definesc caracteristicile solicitate privind lucrarea, serviciul sau produsele care fac obiectul achiziţiei.”; „(6) Specificaţiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire şi nu*

trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate faţă de asigurarea unei concurenţe efective între operatorii economici."

Așadar, regula o reprezintă situația în care necesitatea sau oportunitatea achiziționării de 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 [art. 2 alin. (3) lit. b) și art. 12 alin. (3) lit. a) din HG nr. 395/2016].

Singura limitare a acestui drept al autorității contractante este determinată de introducerea, de către aceasta, a unor obstacole nejustificate faţă de asigurarea unei concurenţe efective între operatorii economici, în sfera unei astfel de posibilități aflându-se și situația impunerii unor specificații și condiții care nu au legătură cu nevoia de achiziție a autorității.

În consecință, pentru a cenzura caracteristicile tehnice stabilite de autoritatea contractantă, așa cum solicită petenta în prezenta cauză, este necesară stabilirea existenței, prin ele, a unor condiții restrictive, nejustificate și nelegale ce împiedică o concurență efectivă între operatorii economici, precum și a existenței unor specificații care nu contribuie la descrierea, în mod obiectiv, a produselor astfel încât să corespundă necesităţii achizitoarei.

Prin urmare, contestatorul în susținerea demersului său la Consiliu are obligația de a proba caracterul restrictiv al cerințelor criticate, prin prezentarea unor mijloace de proba pertinente și concludente, fiind pe deplin aplicabile în acest caz prevederile art. 249 din Codul de procedură civilă, potrivit cărora *„cel care face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile anume prevăzute de lege*".

Raționamentul se circumscrie faptului că nu se regăsesc în legislația achizițiilor publice prevederi care să permită operatorilor economici să ceară modificarea documentației de atribuire și, cu atât mai mult, să oblige autoritatea contractantă să modifice documentația de atribuire după cum solicită fiecare operator economic care apreciază că este necorespunzător întocmită, doar pe considerentul neplierii cerințelor autorității pe caracteristicile existente în portofoliul respectivei entități economice.

Astfel fiind, autoritatea contractantă nu are vreo obligație legală de a modifica documentația de atribuire după voința operatorului economic care a formulat contestație, iar Consiliul nu o poate obliga la o astfel de conduită, decât în măsura în care se face dovada încălcării reale și obiective a dispozițiilor legale ce împiedică restrângerea nejustificată a concurenței.

Acestei obligații a contestatorului, de a face proba afirmațiilor sale, îi corespunde obligația autorității contractante de a proba și justifica oportunitatea conținutului caietului de sarcini, respectiv faptul că el descrie obiectul achiziției, în mod obiectiv, astfel încât să corespundă necesității sale, orice abatere de la acest scop putând fi cenzurată.

În consecință, în evaluarea temeiniciei cererilor adresate Consiliului, acesta va avea în vedere faptul că ele trebuie justificate și probate obiectiv, cu dovada fermă a caracterului restrictiv, simpla pretindere a necesității modificării lor și simpla afirmație că restricționează concurența nefiind suficiente pentru a conchide asupra nelegalității actului atacat. În egală măsură, în stabilirea legalității actului atacat al autorității contractante va fi avută în vedere și proba pe care achizitoarea o realizează cu privire la legătura obiectivă de cauzalitate și dependență dintre specificația criticată și nevoia sa de achiziție.

Important de subliniat este și că, în caietul de sarcini aferent prezentei achiziții, autoritatea contractantă a menționat următoarele:

«3.4.1.3. Specificaţii tehnice

Fisa tehnica cuprinde specificaţiile tehnice minime obligatorii pe care autobuzele electrice trebuie să le îndeplinească.

Pentru toate condiţiile/specificaţiile tehnice stipulate în Caietul de Sarcini şi în Anexe, beneficiarul poate accepta variante echivalente cu condiţia ca acestea să ofere performanţe şi caracteristici similare sau superioare celor solicitate. [...] Orice trimitere din cuprinsul documentaţiei de achiziţie la denumiri care indică o anumită origine, sursă, producţie, marcă de fabrică sau de comerţ, un brevet de invenţie, o licenţă de fabricaţie, sunt menţionate doar cu scopul de a identifica cu uşurinţă tipurile de produs ca şi concept şi nu au ca efect favorizarea sau eliminarea anumitor operatori economici sau a anumitor produse. Aceste specificaţii vor fi considerate ca având menţiunea de „sau echivalent", iar ofertantul are obligaţia de a demonstra echivalenţa produselor ofertate cu cele solicitate, dacă este cazul.»

În lumina acestui raționament, Consiliul observă că o primă critică a contestatoarei se referă la capacitatea de transport a autobuzelor electrice de minim 12 locuri pe scaune+1 loc șofer+1 loc persoane cu dizabilități, și capacitate totală minim 22 călători+șofer, fiind cerută modificarea ei astfel încât să fie acceptate și autobuze cu o capacitate minimă a locurilor pe scaune de 10 calatori, respectiv o capacitate totală de minimum 21+1 loc conducător auto+1 loc persoane cu dizabilități. În susținerea cererii, contestatoarea invocă doar faptul că o capacitate minimă de transport pentru un autobuz de 5800 mm, calculată conform Directivei 97/27/CE, respectiv Regulamentului CEE-ONU nr. 107, este de 11 locuri pe scaune+1 loc șofer+1 loc persoane cu dizabilități, respectiv o capacitate totală de minim 21 călători+șofer.

Așadar, dată fiind unica susținere a contestatoarei în justificarea pretenției sale, Consiliul stabilește că ea nu determină un obstacol nejustificat din punct de vedere legal, care să afecteze concurența în prezenta achiziție, în condițiile în care calculul aparține contestatoarei, iar directiva invocată nu are mențiuni în sensul respectivului calcul. În acest sens, Consiliul reține, așa cum susține și autoritatea contractantă

în apărarea sa, faptul că directiva arătată de reclamantă impune doar un spațiu de 0,125 m^2/călător în picioare. Or, în caietul de sarcini, autoritatea contractantă a menționat, la capitolul „Specificații tehnice și cerințe funcționale minime", punctul 3.4.1.3. „Specificații tehnice", următoarele:

„Descrierea constructivă generală a autobuzelor electrice

[...]

Autobuzele electrice cu lungimea de minim 5,800 m și maxim 6,800 m vor avea o capacitate de încărcare de minim 12 pasageri cu locuri pe scaune, 1 loc pentru şofer și minim 10 locuri în picioare respectându-se astfel spaţiul impus de 0,125 m^2/calator în picioare, conform CEE-ONU R 107, art. 3.2.3.2.1., plus conducătorul auto."

De altfel, contestatoarea nici nu susține că spațiul alocat fiecărui călător în picioare, în configurația stabilită de autoritatea contractantă, nu ar respecta valoarea indicată în directiva invocată.

Așadar, în contextul în care nu se poate reține, cu referire la acest aspect tehnic, faptul că, așa cum este el stabilit de achizitoare, conduce la restricționarea artificială a concurenței între operatorii economici capabili de a participa la procedura, Consiliul va respinge solicitarea contestatoarei ca nefondată.

Următoarea critică a SC ..... SRL se referă la limitarea dublă autonomie transport/capacitate baterie, arătând că nu există niciun avantaj tehnico-economic pentru achizitoare care solicită limitarea capacității bateriilor la minim 100 Kwh, în condițiile în care autonomia solicitată de 160 km poate fi atinsă și cu baterii de capacitate de 80 Kwh, cerința privind autonomia fiind cea care ar trebui să prezinte interes pentru autoritate, și nu capacitatea bateriei. În susținerea criticii sale, contestatoarea invocă specificațiile autorității dintr-o procedură anterioară, precum și considerente privind costurile de mentenanță/înlocuire pentru bateria de minim 100 Kwh cerută de autoritate.

Ca un prim aspect, Consiliul stabilește că evenimentele dintr-o procedură de atribuire anterioară sunt lipsite de relevanță în cea actuală, la fel stând lucrurile și în ceea ce privește considerentele legate de funcționarea ulterioara a autobuzelor.

Pentru a decide încălcarea legii în această achiziție publică este necesar a se proba faptul că, așa cum se arăta mai înainte, specificațiile tehnice ale autorității sunt de natură să încalce, în mod artificial, concurența.

Pe de altă parte, Consiliul constată că autoritatea contractantă nu probează asigurarea autonomiei dorite, respectiv minim 160 km, de minima capacitate a bateriei de 100 Kwh.

Astfel, pornind de la definiția dată de legiuitor caietului de sarcini, regăsită la art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016, Consiliul stabilește că ceea ce este important este necesitatea autorității contractante, specificațiile tehnice inserate în caietul de sarcini având ca unic scop descrierea cât mai fidelă a acestei nevoi, astfel încât orice operator

economic profesionist și diligent să înțeleagă pe deplin dezideratul achizitoarei și modalitatea potrivită de a răspunde acestuia.

În atari condiții, Consiliul constată că elementul ce descrie nevoia achizitoarei, în legătură cu autobuzele electrice ce îi vor fi furnizate, este autonomia autobuzului, fiind indiferent autorității capacitatea bateriei ce asigură o astfel de autonomie. Condiționarea admisibilității ofertei și de capacitatea bateriei reprezintă un obstacol nejustificat în procedură, câtă vreme nevoia reală a autorității o reprezintă asigurarea unei anumite autonomii, modalitatea efectivă tehnică de satisfacere a acestei cerințe fiind preocuparea producătorului autovehiculului și nu a achizitoarei.

Câtă vreme autoritatea contractantă nu a fost în măsură să probeze că doar minimul stabilit al capacității bateriei este capabil să conducă la nevoia sa de achiziție, Consiliul stabilește că această susținere a contestatoarei este întemeiată, astfel încât va obliga autoritatea contractantă la modificarea caietului de sarcini prin eliminarea condiționării unei anumite capacități a bateriei, fiind în sarcina operatorilor economici ce depun oferta să facă dovada asigurării autonomiei de minim 160 km.

Următoarea critică din contestație se referă la răcirea exterioară cu aer autoventilat a motoarelor de tracțiune/hub, petenta solicitând modificarea cerinței în sensul prevederii răcirii apă/aer pentru motorul electric. În motivarea solicitării sale, contestatoarea aduce câteva argumente de ordin tehnic, printre care și pe cel legat de condițiile atmosferice din țara noastră.

În replică, autoritatea contractantă arată că apa, cerută de contestatoare a fi utilizată pentru răcirea motorului, este mai predispusă la a fi afectată de temperaturile negative ce apar în atmosferă pe timpul sezonului rece, decât aerul, despre care societatea susține că poate fi afectat la valori egale sau mai mari de 45 de grade Celsius, temperaturi cu greu întâlnite în Romania.

Consiliul constată că autoritatea contractantă nu probează de ce numai răcirea exterioară cu aer autoventilat este necesară îndeplinirii dezideratului său de achiziție, și de ce acesta este împiedicat de răcirea prin intermediul apei, așa cum propune contestatoarea.

În aceste condiții, singurul aspect ce ar trebui să prezinte interes pentru achizitoare este fenomenul răcirii motorului, fiind indiferent acesteia dacă procesul are loc cu ajutorul aerului sau al apei. Drept urmare, pentru a nu fi restrânsă în mod artificial concurența, Consiliul stabilește că este necesară modificarea cerinței în sensul propus de contestatoare, respectiv posibilitatea răcirii motorului electric cu apă/aer.

În ceea ce privește puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune, pentru care autoritatea a stabilit o valoare de minim 80 kW, contestatoarea arată că valoarea ei optimă, pentru a asigura o

autonomie medie de 160 km, este de 60-80 kW, solicitând stabilirea unei puteri nominale de minimum 70 kW pentru tracțiunea electrică.

În stabilirea caracterului nefondat al acestei solicitări, Consiliul reține că, așa cum precizează și autoritatea contractantă, autonomia cerută prin caietul de sarcini este de minim 160 km, astfel că raționamentul contestatoarei se bazează pe o premisă eronată, respectiv nevoia unei autonomii medii de 160 km. În consecință, Consiliul va respinge critica, deoarece ea se bazează pe date care nu se regăsesc în caietul de sarcini.

SC ..... SRL cere și acceptarea la ofertare și a autobuzelor ale căror unități electrice de tracțiune au bobinajul motorului realizat în clasa minimum H - 180^{0}C, urmând a fi modificată în consecință cerința autorității contractante ca gradul de protecție a motoarelor să fie de minim IP 65, iar bobinajul să fie realizat în clasa C 200. Contestatoarea arată că nu se susține limitarea dublă grad de protecție/clasă bobinaj, fiind astfel afectată concurența în prezenta procedură de atribuire.

În apărare, autoritatea contractantă aduce argumente tehnice în pretenția de a susține cerința privind clasa cerută pentru bobinajul motorului, însă nu face dovada asigurării gradului de protecție a motoarelor doar prin realizarea unui bobinaj în clasa C 200.

Potrivit susținerilor autorității, în construcția unei mașini electrice se utilizează materiale electroizolante din diferite clase, iar clasa de izolanți a mașinii va fi dată de clasa de izolație a materialelor solicitate termic cel mai puternic. Or, autoritatea contractantă nu justifică și nu dovedește că materialele solicitate termic cel mai puternic sunt cele proprii clasei C 200. Drept urmare, Consiliul va admite această critică și va obliga autoritatea contractantă la modificarea cerinței, astfel încât ea să reflecte în mod real nevoia satisfacerii unui grad de protecție a motoarelor de minim IP 65.

Limitarea dublă este invocată de contestatoare și în ceea ce privește cerința stabilită pentru echipamentul de tracțiune ca cablurile de forță să fie de tipul flexibil, cu izolație și manta de protecție și să fie dimensionate să reziste la o tensiune de 3000 Vcc. Astfel, precizează ea, același dispozitiv este precizat în caietul de sarcini ca fiind monitorizat și trebuie să deconecteze circuitele de înaltă tensiune în cazul în care scurgerea de curent depășește 3 mA la o tensiune de 750 Vcc, sau dacă tensiunea măsurată este mai mare de 40 V. Contestatoarea cere modificarea cerinței astfel: „cablurile de forță să fie de tipul flexibil, cu izolație și manta de protecție, dimensionate să reziste la o tensiune de minimum 1000 Vcc.”

Singura motivare dată de contestatoare solicitării este aceea că „aceste tensiuni (3000 Vcc) nu se întâlnesc în sistemul de alimentare a echipamentului de tracțiune”.

Având în vedere lipsa probei necesității modificării caietului de sarcini în sensul dorit, în condițiile în care nu este și dovedita susținerea contestatoarei ca nu se întâlnește, în sistemul de alimentare a echipamentului de tracțiune, valoarea impusă de autoritate pentru

tensiunea la care trebuie să reziste cablurile de forță, Consiliul stabilește caracterul nefondat al solicitării.
O ultimă pretenție a SC ..... SRL se referă la modificarea duratei încărcării standard a bateriilor electrice din maxim 3,5 ore stabilite de autoritate, la maxim 5 ore. Nici această solicitare nu este motivată din punctul de vedere al restricționării participării la procedura a operatorilor economici. Astfel, societatea nu prezintă argumentele care să conducă la concluzia că cerința criticată nu este utilă satisfacerii nevoii de achiziție a autorității contractante, ci este doar menită a împiedica ofertarea unor anumite tipuri de autobuze electrice și nici argumente în urma cărora să se concluzioneze intenția autorității de a favoriza un/unele tipuri de produse ce pot fi ofertate.

Drept urmare, Consiliul decide și respingerea acestei din urmă critici.

În ceea ce privește decalarea termenului de depunere a ofertei cu cel puțin 15 zile calendaristice, cerută de contestatoare, Consiliul o va respinge în condițiile în care, față de modificările aduse documentației de atribuire ca urmare a formulării prezentei contestații, durata necesară pentru adaptarea ofertelor la remedierile aduse de Consiliu este mai mică de 15 zile calendaristice, durată de asemenea neprobată de către contestatoare.

Luând în considerare aspectele de fapt și de drept evocate, în baza art. 26 alin. (2) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziţie publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea şi funcţionarea Consiliului Naţional de Soluţionare a Contestaţiilor, Consiliul urmează să admită în parte contestația depusă de SC ..... SRL, respectiv solicitările cu privire la următoarele cerințe ale caietului de sarcini:

- „Autobuzele vor fi echipate cu o baterie de minim 100 KWH.";
- „Motoarele de tracțiune/hub-urile vor fi motoare electrice asincrone/sincrone trifazate cu randament ridicat, alimentate de la un invertor. Motoarele/hub-urile vor avea o construcție simplă, robustă și ușor de întreținut, cu răcire exterioară cu aer autoventilat și cu un termen de garanție de minim 200.000,00 km, fără intervenții de întreținere și reparații.";
- „Gradul de protecție al motoarelor va fi minim IP 65. Bobinajul va fi realizat în clasa C 200."

În baza art. 26 alin. (2) şi (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va obliga autoritatea contractantă ca, în termen de 15 zile de la primirea deciziei Consiliului, cu respectarea prevederilor legale și a celor evocate în motivare, să modifice documentația de atribuire în privința celor trei cerințe ale caietului de sarcini cu privire la care contestația a fost admisă, să aducă remedierile adoptate la cunoștința operatorilor

economici interesați de participarea la procedura de atribuire prin publicarea lor în SICAP și să stabilească o nouă dată limită de depunere a ofertelor, astfel încât, între data publicării remedierilor și data depunerii ofertelor, să fie asigurată o perioada de timp suficientă pentru elaborarea și prezentarea unor oferte care să respecte toate cerințele documentației de atribuire, astfel cum este modificată ca urmare a prezentei decizii.

În baza art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge ca nefondate celelalte capete de cerere din contestația depusă de SC ..... SRL.

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

CONSILIUL DECIDE:

Admite în parte contestația depusă de SC ..... SRL în contradictoriu cu ....., respectiv solicitările cu privire la următoarele cerințe ale caietului de sarcini:

- „Autobuzele vor fi echipate cu o baterie de minim 100 KWH.";
- „Motoarele de tracțiune/hub-urile vor fi motoare electrice asincrone/sincrone trifazate cu randament ridicat, alimentate de la un invertor. Motoarele/hub-urile vor avea o construcție simplă, robustă și ușor de întreținut, cu răcire exterioară cu aer autoventilat și cu un termen de garanție de minim 200.000,00 km, fără intervenții de întreținere și reparații.";
- „Gradul de protecție al motoarelor va fi minim IP 65. Bobinajul va fi realizat în clasa C 200."

Obligă autoritatea contractantă ca, în termen de 15 zile de la primirea deciziei Consiliului, cu respectarea prevederilor legale și a celor evocate în motivare, să modifice documentația de atribuire în privința celor trei cerințe ale caietului de sarcini cu privire la care contestația a fost admisă, să aducă remedierile adoptate la cunoștința operatorilor economici interesați de participarea la procedura de atribuire prin publicarea lor în SICAP și să stabilească o nouă dată limită de depunere a ofertelor, astfel încât, între data publicării remedierilor și data depunerii ofertelor, să fie asigurată o perioada de timp suficientă pentru elaborarea și prezentarea unor oferte care să respecte toate cerințele documentației de atribuire, astfel cum este modificată ca urmare a prezentei decizii.

Respinge ca nefondate celelalte capete de cerere din contestația depusă de SC ..... SRL.

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

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