

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 Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 44224/06.09.2022, formulată de către ...SRL, cu sediul în ..., înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ..., având ..., reprezentată legal de ... și convențional de ... SCA, cu sediul în ..., împotriva documentației de atribuire elaborată de către MUNICIPIUL ..., cu sediul în ..., str. ..., jud. ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de atribuire, prin licitație deschisă, a contractului de achiziție publică de furnizare având ca obiect *«Achiziționarea de autobuze electrice pentru condiții de deal și stații de încărcare în cadrul proiectului "Modernizarea parcului auto de transport călători din municipiul ... prin achiziționarea de vehicule nepoluante pentru transportul public"»*, s-a solicitat:

1. obligarea autorității contractante la adoptarea de măsuri de remediere în sensul modificării/ eliminării/completării unor elemente din documentația de atribuire a procedurii, conform celor detaliate prin prezenta;

2. prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, astfel încât operatorii economici să poată beneficia de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentelor de calificare și elaborare a ofertelor, în temeiul dispozițiilor art. 153 din Legea nr. 98/2016;

3. suspendarea procedurii sau aplicării oricărei decizii luate de autoritatea contractantă, până la soluționarea prezentei contestații, în temeiul art. 22 și art. 23 din Legea nr. 101/2016;

4. obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată.

Prin Încheierea nr. ... din ..., Consiliul s-a pronunțat asupra capătului de cerere de suspendare a procedurii de atribuire până la soluționarea fondului contestației, pe care l-a admis.

**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 formulată de ..., împotriva documentației de atribuire elaborată de MUNICIPIUL ..., prin care se solicită adoptarea măsurilor de remediere precizate mai sus.

I. Contestatoarea învederează că se impune eliminarea cerinței privind capacitatea maximă a bateriilor electrice, cap. 5.9.2, pag. 23 din caietul de sarcini, unde este specificat:

5.9.2. Încărcarea bateriilor electrice. Stațiile de încărcare

Bateriile electrice;

Bateriile electrice vor avea capacitatea de maxim 160 kWh și vor asigura autonomia cerută pentru autobuzele electrice conform specificațiilor din capitolul VI pct. 5.9.1. cu privire la cerințele de mediu inconjurator.

Bateriile vor fi de ultimă generație, cu tehnologie Lithium, sau echivalent cu o densitate mare a energiei înmagazinate, respectiv cu un volum și o masă minimă pentru realizarea autonomiei solicitate, cu o siguranță maximă în exploatare în condițiile climatice în care vor funcționa.

Contestatoarea arată că autoritatea contractantă a stabilit o valoare maximală a capacității bateriilor, limitând astfel în mod nejustificat posibilitatea operatorilor economici de a oferi baterii cu capacitate superioară. Această valoare maximală nu este aliniată cu tehnologia existentă la momentul de față pe piață, existând baterii cu capacitate superioară valorii indicate de autoritatea contractantă în documentația de atribuire. Ofertarea unor valori mai mari ale capacității bateriilor electrice ar trebui să fie permisă, fiind interesul direct al autorității contractante de a primi autobuze aliniate la tehnologia curentă.

Mai mult, consideră că cerința privind capacitatea bateriilor de maxim 160 kWh este în contradicție sau nu este corelată cu alte prevederi din documentația de atribuire precum și cu criteriile de atribuire, este arbitrară și restrictivă, fără fundamentare operațională sau economică, contrară interesului autorității contractante de a primi oferte cât mai competitive sub aspect funcțional, tehnologic și economic.

Petenta subliniază că există două contradicții fundamentale chiar în textul citat deoarece:

- se spune explicit că prin capacitatea de maxim 160 kWh trebuie asigurată autonomia cerută, care este de minim 90 km, și este criteriu de evaluare, deci practic se restricționează libertatea ofertanților de a oferi o autonomie punctată suplimentar;

- formularea „*bateriile vor fi de ultimă generație, cu tehnologie Lithium, sau echivalent cu o densitate mare a energiei înmagazinate, respectiv cu un volum și o masă minimă pentru realizarea autonomiei*

solicitate" ar trebui să permită ofertanților alegerea configurației optime dar prin impunerea unei capacități maxime se introduce o limitare absolut nejustificată.

Pentru remedierea acestor deficiențe este obligatoriu ca autoritatea contractantă să elimine această cerință restrictivă, respectiv să nu mai impună o valoare maximă privind capacitatea bateriilor.

În susținerea solicitării, petenta aduce următoarele argumente:

a) capacitatea maximă solicitată este în contradicție cu alte prevederi din documentația de atribuire, deoarece este în contradicție cu cerințele de la cap. 5.9.2., pag. 24, unde este specificat:

Tipul, numărul și caracteristicile tehnice (raportul energie/masă etc.) ale bateriilor electrice va fi ales de către producătorul autobuzelor electrice, astfel încât să asigure ființionarea sigură a acestora, respectiv o autonomie de transport de minim 90 km în cele mai defavorabile condiții (încărcare maximă, temperatură din intervalul de operare la care consumul de energie electrică pentru climatizare este maxim).

Așadar, prin impunerea unui parametru privind capacitatea maximă, având caracter practic restrictiv, se anulează prevederea citată și, implicit, libertatea ofertantului de a stabili configurația optimă.

b) capacitatea maximă solicitată nu este corelată cu alte prevederi din documentația de atribuire, deoarece:

- nu se regăsește în Anexa 1 - Centralizator parametrii tehnici minimali și maximală, pag. 76, conform extrasului:

Sistem energie electrică - Baterii	Tip baterii	Lithium	-
	Greutate (maxim)		kg
	Baterii suplimentare	DA/Artificial	-
	Capacitate suplimentară (maxim)	20	kWh
	Autonomie suplimentară (minim)	10	km
	Durata de viață	5	ani
	Cicluri încărcare/descărcare	2000... 3000	-
	Capacitate încărcare (după 5 ani)	80	%
	Sistem de răcire	Aer/Apă/Antipel	-

Lipsa acestui parametru tehnic al bateriilor din centralizator dovedește că autoritatea contractantă nu l-a considerat obligatoriu, ceea ce susține implicit și că stabilirea și înserarea cerinței de maxim 160 kWh în capitolul 5.9.2, care de fapt este dedicat stațiilor de încărcare, s-a făcut arbitrar, fără corelare cu celelate cerințe privind bateriile și tracțiunea electrică.

- nu este corelată cu cerințele privind autonomia, cap. 5.9.1, pag. 23:

5.9.1. Autonomia autobuzelor electrice

Autonomia autobuzelor electrice va fi de minim 90 km în condițiile în care autobuzele vor fi operate având în vedere specificul reliefului deluros din municipiul ..., sistemul de încălzire sau climatizare vor opera la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire cu încărcare peste medie de persoane.

- respectiv pag. 47:

Dimensionarea bateriilor pentru autobuze electrice poate fi privită ca o problemă de optimizare, existând o *plajă optimă* de autonomie (care poate fi exprimată în kWh și transpusă în km, ținând cont de dimensiunea autobuzului, de specificul rutei).

- precum și în Fisa de date - Criterii de atribuire:

„Autonomia (km) este un indice de performanță definitoriu al vehiculului electric. O autonomie extinsă permite deplasarea autobuzului electric pe distanțe mari, fără necesitatea încărcării dese la stația rapidă și asigurarea transportului de călători în siguranță până la stația de destinație”.

Astfel, prin limitarea arbitrară a puterii maxime a bateriilor este limitată implicit și autonomia maximă pe care un ofertant ar putea să o ofere, ceea ce în esență afectează grav caracterul de factor de evaluare al autonomiei.

În concluzie, impunerea de limite pentru capacitatea maximă a bateriilor este un impediment tehnic pentru ofertanți în a propune soluții tehnice performante în condiții de competitivitate, în totală contradicție cu însăși obiectivele de performanță urmărite de autoritate, deziderate pe care autoritatea le va și puncta suplimentar.

În opinia contestatoarei, este atât în interesul autorității contractante, cât și a ofertanților, identificarea și propunerea celor mai performante soluții tehnice în linie cu ultimele tehnologii disponibile care să considere în întregime impactul pe termen scurt, mediu și lung a dimensionării bateriilor în ciclul de viață al autobuzului per ansamblu. Limitările, în special cele privind propunerea de capacitate superioară, sunt de natură să distorsioneze concurența și să limiteze accesul autorității la soluții tehnice superioare.

Astfel, pentru a permite o competiție reală și corectă în conformitate cu art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016, solicită modificarea documentației de atribuire în sensul eliminării oricăror cerințe privind capacitatea maximă a bateriilor, urmând ca ofertantul să propună cea mai competitivă soluție tehnică și economică pentru obiectivul prezentei achiziții publice.

II. În ceea ce privește completarea documentației de atribuire prin includerea datelor relevante în format .kml/.kmz ale rutelor din municipiul ..., contestatoarea arată că potrivit pct. 5.9.1 din caietul de sarcini: „*Autonomia autobuzelor electrice va fi de minim 90 km în*

condițiile în care autobuzele vor fi operate având în vedere specificul reliefului deluros din municipiul ...", iar factorul de evaluare P7 din anunțul de participare stabilește ca unul dintre factorii de evaluare, cu o pondere de 10% este chiar autonomia autobuzelor (care trebuie să fie de cel puțin 90 km), pentru valoarea cea mai ridicată a autonomiei acordându-se cel mai mare punctaj.

În acest context, apreciază că autoritatea contractantă dorește testarea și evaluarea autonomiei pe baza unui parcurs specific în funcție de condițiile particulare din ... și evaluarea ofertelor pe baza acestora, astfel că se impune obligarea autorității contractante la furnizarea datelor rutelor avute în vedere, în format .kml/.kmz.

Lipsa acestor date aferente rutelor din mun. ..., în formatul solicitat, sunt de natură să împiedice operatorii economici să depună oferte conforme și comparabile în cadrul procedurii, cerințele nefiind clare și precise, astfel cum impune art. 154 din Legea nr. 98/2016.

Totodată, lipsa unor date și caracteristici clare ale rutelor avute în vedere de autoritatea contractantă este de natură să genereze dificultăți și în cadrul evaluării ofertelor, fiind neclar modul în care se va realiza evaluarea conformității ofertelor.

Pentru toate aceste motive, solicită suplimentarea documentației de atribuire și obligarea autorității contractante la transmiterea datelor aferente traseului din mun. ... în format .kml/.kmz.

III. Cu privire la solicitarea privind obligarea autorității contractante la eliminarea cerinței privind bateria suplimentară, contestatoarea arată următoarele.

În caietul de sarcini, la cap. 5.9.2. pag 23. este specificat:

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

În Anexa 1 - *Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali*, pag. 76, se specifică:

Sistem energie electrică - Baterii	Tip baterii	Lithium	-
	Greutate (maxim)		kg
	Baterii suplimentare	DA/Artificial	-
	Capacitate suplimentară (maxim)	20	kWh
	Autonomie suplimentară (minim)	10	km
	Durata de viață	5	ani

Cicluri încărcare/descărcare	2000... 3000	-
Capacitate încărcare (după 5 ani)	80	%
Sistem de răcire	Aer/Apă/Antigel	-

Opinia petentei este că cerința de baterie suplimentară pentru autonomie suplimentară este absolut neuzuală, nejustificată tehnic, funcțional și economic, restrictivă și anti-concurențială, contrar dispozițiilor art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016.

Această cerință va avea ca efect, printre altele, creșterea inutilă a prețului autobuzului oferat prin dublarea unor componente de comandă, control, încărcare baterii, va duce la creșterea complexității tehnologice și implicit la scăderea generală a fiabilității autobuzului, fără să aducă vreun avantaj concret autorității contractante, abordare contrară principiului eficienței utilizării fondurilor publice.

Contestatoarea apreciază că motivul pentru care s-a introdus această cerință neuzuală se bazează pe situații în care autobuzele electrice ar putea să rămână „în pană de energie”, dacă bateria se descarcă până la un nivel care o face inutilizabilă fără o încărcare suplimentară, însă lipsa de combustibil/energie este specifică tuturor autobuzelor, indiferent de motorizarea acestora.

În cazul autobuzelor electrice, apreciază că soluția propusă de autoritatea contractantă este disproporționată, neexistând o nevoie reală de a avea baterii suplimentare, deoarece sistemul de management al bateriei principale asigură monitorizarea consumului și atenționarea în timp util cu privire la necesitatea reîncărcării, cel puțin parțială, pentru a evita situația luată în calcul, nevoile autorității contractante fiind acoperite integral.

Conform solicitării din caietul de sarcini, conducătorul auto are în permanență pe calculatorul de bord autonomia disponibilă exprimată în kilometri, ca atare știe exact când e momentul să se îndrepte spre o stație de încărcare.

Situația la care face referire autoritatea contractantă ar trebui să apară extrem de rar (doar ca urmare a lipsei de diligență a șoferului), bateria suplimentară va fi aproape permanent neutilizată, ceea ce este o investiție oneroasă, dar nenecesară, aspect ce apare ca disproporționat și contrar principiului eficienței utilizării fondurilor publice.

Mai mult, petenta subliniază că o baterie care nu este utilizată în mod curent, cu cicluri de încărcare/descărcare, se va uza prematur, existând riscul ca aceasta să nu mai funcționeze la parametrii solicitați, chiar în situațiile în care aceasta ar putea deveni necesară.

Totodată, ținând cont că autonomia autobuzului este un criteriu de atribuire, cerința de autonomie suplimentară printr-o baterie "de siguranță" creează confuzie privind modul în care se evaluează această autonomie, în sensul dacă bateria suplimentară luată în calcul pentru

evaluarea autonomiei sau evaluarea se va realiza exclusiv în funcție de bateria principală.

Contestatoarea consideră că lipsa de claritate în această privință este de natură să împiedice operatorii economici să depună oferte conforme și comparabile în cadrul procedurii, cerințele nefiind clare și precise, astfel cum impune art. 154 din Legea nr. 98/2016.

În același timp, consideră că formularea cerinței este extrem de restrictivă, deoarece se indică o capacitate de maxim 20 kWh care să asigure o autonomie de minim 10 km, acest lucru, corelat cu definiția autonomiei (încărcare maximă de călători și cu încălzire sau răcirea la putere maximă), transformă o cerință care se consideră asiguratorie, într-o cerință eliminatorie, total nejustificată și anticoncurențială.

Astfel, contestatoarea apreciază că în măsura în care autoritatea contractantă își dorea o autonomie mai mare a autobuzelor, putea să ceară acest lucru chiar prin prevederile caietului de sarcini, nu în mod artificial, prin introducerea nejustificată a unor baterii suplimentare, abordare nemotivată din punct de vedere tehnic și contrară practicii de pe piață.

De asemenea, această soluție solicitată prin caietul de sarcini încalcă principiul eficienței utilizării fondurilor publice, crescând nejustificat prețul autobuzelor oferite, precum și previzibilitatea aplicării factorilor de evaluare, cerințele referitoare la autonomie nefiind clare și precise, astfel cum impun art. 154 și art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016.

În considerarea celor de mai sus, solicită Consiliului obligarea autorității contractante la eliminarea cerinței referitoare la bateria suplimentară, atât din cap. 5.9.2 din caietul de sarcini, cât și din Anexa 1.

IV. În ceea ce privește obligarea autorității contractante la prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, astfel încât operatorii economici să poată beneficia de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentelor de calificare și elaborarea ofertelor, contestatoarea face trimitere la dispozițiile art. 153 alin. (1) și (2) din Legea 98/2016, având în vedere că: (i) măsurile de remediere solicitate a fi adoptate de autoritatea contractantă în sensul completării/modificării unor elemente din documentația de atribuire sunt de natură a modifica documentele achiziției, precum și că: (ii) perioada rămasă până la data limită pentru primirea ofertelor este relativ scurtă, respectiv 03.10.2022, iar cel mai probabil soluționarea prezentei contestații pe fond se va realiza spre finalul acestei perioade, impune prelungirea corespunzătoare a perioadei stabilite pentru depunerea ofertelor, cu un termen rezonabil care să permită ofertanților să își adapteze oferta la modificările dispuse la documentația de atribuire.

Cu adresa nr. 40076/09.09.2022, înregistrată la Consiliu sub nr. 45075/09.09.2022, MUNICIPIUL ... a transmis punctul său de vedere în care solicită respingerea contestației ca nefondată.

I. Cu privire la capătul de cerere privind *„obligarea autorității contractante la adoptare de măsuri de remediere în sensul modificării/eliminării/completării unor elemente din documentația de atribuire”*, respectiv:

a) *Valoarea maximală a capacității bateriei, de 160 kWh, autoritatea contractantă precizează că, în acord cu preambulul la caietul de sarcini, prevederile documentației de achiziție trebuie citite unitar, respectiv: Pentru scopul prezentei secțiuni a documentației de atribuire, orice activitate descrisă într-un anumit capitol al Caietului de sarcini și nespecificată explicit în alt capitol trebuie interpretată ca fiind menționată în toate capitolele unde se consideră de către ofertant că aceasta trebuia menționată pentru asigurarea îndeplinirii obiectului contractului (I. Introducere).*

Astfel, în ceea ce privește critica contestatarului, capacitatea maximă a bateriei trebuie corelată cel puțin cu lungimea autobuzului (10 m), consumul energetic solicitat prin caietul de sarcini, capacitatea pasagerilor și cu condiționalitățile de relief din Orașul În acest context, argumentele cu privire la cerința de putere maximă a bateriei au fost deja detaliate în caietul de sarcini la cap. VII. - Specificații sau cerințe tehnice și specificații tehnico - funcționale minimale pentru autobuzele electrice și stațiile de încărcare, punctul 6. - Cerințe tehnice și de calitate pentru strategia de încărcare a autobuzelor.

În susținere, autoritatea contractantă redă argumentația din cadrul caietului de sarcini:

«Dimensionarea bateriilor pentru autobuze electrice poate fi privită ca o problemă de optimizare, existând o plajă optimă de autonomie (care poate fi exprimată în kWh și transpusă în km, ținând cont de dimensiunea autobuzului și de specificul rutei).

Dacă autonomia este prea mică, autobuzul va trebui încărcat mult prea des (după fiecare cursă) sau va crește riscul ca autobuzul să rămână „în pană de combustibil” sau, în extremis, nu va avea autonomia suficientă pentru a completa o cursă;

- dacă autonomia este prea mare, exista următoarele dezavantaje:*
 - costul de achiziție va fi mai mare (datorită costului suplimentar al bateriilor), la fel și costul de înlocuire a bateriilor;*
 - autobuzul va cântări mai mult (pentru fiecare 1 km autonomie sunt necesare - în tehnologia de la ora actuală - cca. 15-20 kg de baterie), ceea ce înseamnă că „autobuzul va transporta mai multă baterie și mai puțini călători”;*
 - autobuzul va consuma mai mult curent electric pentru a căra însăși greutatea suplimentară a bateriilor (cf. observației de mai sus referitoare la consumul specific din Raportul Bloomberg);*

- anumite elemente (ex. suspensii) se vor uza prematur, datorită greutății suplimentare.

În teorie, presupunând un episod de încărcare rapidă la finalul fiecărei curse, autonomia ideală ar fi cea care permite efectuarea unei singure curse plus o rezervă pentru condiții excepționale sau neprevăzute.

Ca atare, o autonomie conservatoare ar putea fi privită drept cea care acoperă între 3,5 și 4 curse pe rută (sau pachetul de rute) pentru care este proiectat vehiculul, operând în condiții de consum sporit.

În lumina celor expuse mai sus, autonomia minimă (în kWh), calculată la ipoteza de a acoperi patru curse pe o anumită rută (autonomia $<km> = \text{consum } <kWh/km> \times \text{lungime cursă } <km> \times 4 \text{ curse}$):

Pe perioada nopții este avantajos ca autobuzele să beneficieze de o reîncărcare completă a bateriilor, din mai multe motive:

- prețul electricității este în general mai redus noaptea (fiind mai puțini consumatori casnici și industriali activi);

- faptul că autobuzul pornește în tură dis de dimineață cu bateria încărcată la capacitate maximă îi permite să piardă din energia total înmagazinată în ipoteza în care în cursul orei de vârf de dimineață nu este reîncărcat la 100%, dar să rămână totuși în serviciu”.

Autoritatea contractantă face trimitere la prevederile caietului de sarcini, precizând că cerința maximă a fost impusă deoarece din analiza realizată la nivelul autorității contractante a rezultat că pentru un autobuz de 10 metri, o baterie de maxim 160 kWh prezintă cel mai bun randament în etapa de exploatare, atât în ceea ce privește costurile de operare cât și în ceea ce privește posibilitatea de utilizare la nivel local.

Aceasta contrazice afirmațiile contestatarului, respectiv că o baterie cu o capacitate mai mare de 160 kWh instalată pe un autobuz de 10 metri este o soluție tehnică inefficientă având în vedere că aduce un surplus de greutate în structura autobuzului. Tehnologiile inovatoare și mai eficiente pentru autobuzele de 10 metri sunt în fapt baterii mici, dar eficiente din punct de vedere al consumului, asigurând o autonomie crescută în etapa de exploatare.

Aceasta arată că, dimpotrivă, o baterie mai mare care este și implicit mai grea pe un autobuz este inefficientă pe un model de 10 metri care face obiectul acestei achiziții, scopul autorității contractante fiind de a selecta o soluție tehnică inovativă, cu un consum redus de resurse, care să asigure costuri reduse de exploatare și care să ofere cele mai bune beneficii comunității locale.

Soluția tehnică solicitată prin caietul de sarcini în ceea ce privește puterea maximă a bateriei oferă în fapt cel mai bun echilibru în exploatare în ceea ce privește consumul energetic, așa cum este menționat în cadrul caietului de sarcini la cap. VII. - Specificații sau cerințe tehnice și specificații tehnico - funcționale minimale pentru autobuzele electrice și stațiile de încărcare, punctul 6. - Cerințe tehnice și de calitate pentru strategia de încărcare a autobuzelor: autoritatea

contractantă pleacă de la ipoteza că autobuzele electrice ce vor fi achiziționate prin proiect să consume aproximativ 1,8 kWh/km (autobuze de 10 m în condiții de deal și temperaturi medii).

În ceea ce privește critica legată de necorelarea cerinței tehnice cu privire la capacitatea bateriei și autonomia solicitată, punctată în cadrul factorului de evaluare, menționează că acestea sunt direct corelate, deoarece se vor puncta suplimentar soluțiile tehnice oferite care prezintă cel mai bun raport de consum și o autonomie crescută în utilizare.

În susținere, citează factorul de evaluare la care face referire contestatarul:

„Factor P7: Autonomia autobuzelor electrice (maxim 10 puncte -10%)

Autonomia (km) este un indice de performanță definitoriu al vehiculului electric. O autonomie extinsă permite deplasarea autobuzului electric pe distanțe mari, fără necesitatea încărcării dese la stația rapidă și asigurarea transportului de călători în siguranță până la stația de destinație.

Autobuzele electrice oferite vor avea o autonomie de minim 90 km în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și cu încărcare maximă de persoane.

Ofertele care nu respectă cerința minimă a caietului de sarcini, vor fi declarate neconforme.

Algoritm de calcul:

a) Pentru cea mai ridicată valoare a autonomiei, se acordă punctaj maxim de 10 puncte;

b) Pentru alte valori ale autonomiei decât cea prevăzută la lit. "a", punctajul de acordă astfel:

$P(n) = (\text{autonomie oferită}(n) / \text{autonomie maximă oferită}) \times \text{punctaj maxim alocat}$.

Astfel, scopul autorității contractante este de a achiziționa un autobuz cu o tehnologie eficientă din punct de vedere al consumului de resurse (cu o baterie de maxim 160 kWh) care să ofere cea mai bună autonomie (minim 90 km), motiv pentru care, factorul de evaluare antemenționat punctează suplimentar autonomia suplimentară a autobuzului, obținându-se astfel cel mai bun randament în exploatare.

Mai mult, arată că petenta nu oferă în fapt un exemplu sau nu realizează o analiză contractuală ca să demonstreze că în piața de profil există alte modele de autobuze de 10 metri și nu indică care este tehnologia exclusă din competiție, din cauza acestei specificații tehnice.

Potrivit dispozițiilor art. 249 din Codul de procedură civilă, „Cel ce face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile prevăzute de lege”, această regulă fiind exprimată prin adagiul „actori incubit onus probandi” (reclamantului îi incumbă sarcina probei).

Autoritatea contractantă solicită observarea în mod clar că pentru acest capăt de cerere contestatoarea nu prezintă probe prin care să

sustină cererea sa, ci face simple afirmații, fără a demonstra modul în care această cerință este restrictivă. Aceasta susține că a specificat în mod clar în cadrul caietului de sarcini că operatorii economici vor oferi soluții tehnice proprii care trebuie să respecte parametrii tehnici minimali.

Tipul, numărul și caracteristicile tehnice (raportul energie/masă etc.) ale bateriilor electrice va fi ales de către producătorul autobuzelor electrice, astfel încât să asigure funcționarea sigură a acestora, respectiv o autonomie de transport de minim 90 km în cele mai defavorabile condiții (încărcare maximă, temperatura din intervalul de operare la care consumul de energie electrică pentru climatizare este maxim).

Toate cerințele caietului de sarcini sunt obligatorii, așa cum este specificat în mod clar în preambulul caietului de sarcini, iar faptul că o cerință nu este menționată în toate secțiunile caietului de sarcini nu înseamnă că acesta nu trebuie respectată, din contră, prevederile caietului de sarcini și a documentației de atribuire trebuie în mod obligatoriu respectate în ansamblu lor.

În concluzie, afirmațiile contestatoarei sunt considerate ca nefundamentate, motiv pentru care autoritatea contractantă solicită Consiliului respingerea acestui capăt de cerere din cadrul contestației.

b) În ceea ce privește solicitarea de completare a documentației de atribuire prin includerea datelor relevante în format .kml/ .kmz ale rutelor din municipiul ..., autoritatea contractantă consideră că această informație nu este necesară având în vedere că:

b.i. în cadrul documentației au fost menționate toate informațiile necesare cu privire la geografia orașului;

b.ii. informațiile cu privire la traseele existente pot fi găsite cu ușurință pe site-ul operatorului local de transport public;

b.iii. autobuzele achiziționate vor fi folosite pe tot teritoriul orașului, fiind interschimbabile între traseele de transport, astfel că informația privind traseele de transport nu este în fapt relevantă pentru întocmirea ofertei.

Mai mult, în vederea pregătirii ofertei (și în ipoteza în care această informație este una care afectează în mod semnificativ tehnologia ofertată), informația solicitată poate fi obținută în mod gratuit de către ofertant, prin cercetare proprie și corelarea rutelor de transport (disponibile pe site-ul operatorului local de transport public) și accesarea platformei Google Earth.

Așadar, datele și caracteristicile amplasamentului pe care vor fi utilizate autobuzele sunt clar detaliate în cadrul caietului de sarcini și orice alte informații care sunt considerate necesare de către fiecare ofertant pot fi obținute în mod gratuit prin cercetare proprie de pe site-urile de specialitate, inclusiv de pe site-ul autorității contractante.

Autoritatea contractantă învederează că nu rezultă din argumentația contestatoarei care este dificultatea concretă pe care

acesta o are în elaborarea ofertei pentru că nu are la dispoziție fișierele solicitate. Potrivit dispozițiilor art. 249 din Codul de procedură civilă, „Cel ce face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile prevăzute de lege”, această regulă fiind exprimată prin adagiul „*actori incubit onus probandi*” (reclamantului îi incumbă sarcina probei), însă pentru acest capăt de cerere contestatarul nu prezintă probe prin care să susțină cererea sa, ci face simple afirmații.

Astfel, contestatoarea nu menționează în cadrul documentației care este de fapt valoarea adăugată a acestei informații pentru întocmirea ofertei. În fapt, tehnologia autobuzelor ofertate trebuie să țină cont de caracteristicile geografice a Orașului ... și nu de rutele de transport public.

În concluzie, afirmațiile contestatoarei sunt apreciate ca nefundamentate, motiv pentru care se solicită respingerea acestui capăt de cerere din cadrul contestației.

c) În ceea ce privește solicitarea ce vizează eliminarea cerinței privind bateria suplimentară, autoritatea contractantă face mențiunea că dotarea tehnică standard a autobuzelor electrice include și o baterie suplimentară, de rezervă, care poate fi folosită în condiții neprevăzute sau de forță majoră. Bateria suplimentară solicitată reprezintă, în fapt, o dotare de rezervă a autobuzului electric, care asigură o exploatare în siguranță a autobuzului.

Așadar, bateria suplimentară a unui autobuz electric este asimilată cu o roată de rezervă în cazul autobuzelor cu tehnologie clasică și va fi folosită în caz de forță majoră sau evenimente neprevăzute (cum ar fi furtuni, inundații, îngheț etc.), fiind necesară pentru exploatarea în siguranță a autobuzului.

Având în vedere cerințele minime solicitate pentru această baterie, din punct de vedere tehnologic (inclusiv cu privire la greutatea totală a autobuzului), autoritatea contractantă consideră că această baterie trebuie să facă parte din dotarea standard a autobuzului ofertat și, considerând afirmațiile contestatoarei ca nefundamentate, solicită respingerea acestui capăt de cerere din cadrul contestației.

II. Cu privire la capătul de cerere legat de prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, în raport de cele argumentate mai sus, consideră că această măsură nu se impune. Autoritatea contractantă consideră că a comunicat în mod transparent și unitar toate informațiile necesare pentru depunerea ofertelor, nefiind solicitată nicio altă clarificare cu privire la documentația publicată în SEAP, apreciind că acest fapt denotă că operatorii economici interesați au înțeles conținutul documentației de achiziție.

Autoritatea contractantă susține că o eventuală prelungire a perioadei de depunere a ofertelor va afecta în mod semnificativ procesul de implementare a proiectului, care beneficiază de finanțare europeană

în baza contractului de finanțare cu nr. 5499/ 13.05.2020, prin intermediul Programului Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 3.2 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon, Obiectivul specific 3.2 - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă.

Aceasta precizează că termenul limită de implementare a proiectului este 31.12.2023, dată până la care autobuzele trebuie să fie livrate, testate și să fie complet operațional pe amplasament, orice întârziere în finalizarea procedurii de achiziție implicând un risc crescut pentru finalizarea implementării proiectului în condiții optime.

De asemenea, arată că termenul limită de depunere a ofertelor a fost stabilit ținându-se cont de prevederile art. 74 din Legea nr. 98/2016, iar argumentele contestatoarei sunt nefundamentate, fapt pentru care consideră că prelungirea termenului limită de depunere a ofertelor nu este o măsură adecvată, motiv pentru care solicită respingerea acestui capăt de cerere.

Pentru toate argumentele expuse mai sus și în conformitate cu prevederile art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, solicită constatarea faptului că documentația de atribuire a fost întocmită în mod corect și cu respectarea dispozițiilor legale, astfel că solicită respingerea contestației ca nefondată pentru toate capetele de cerere.

Cu adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 47359/26.09.2022, ...SRL a formulat note scrise față de punctul de vedere al autorității contractante.

I. Cu privire la necesitatea eliminării cerinței privind capacitatea maximă a bateriilor electrice, contestatoarea arată că deși aceasta dorește „soluții inovative”, prin limitarea capacității bateriilor ce pot fi oferite tinde spre un rezultat contrar, respectiv eliminarea unor potențiale soluții inovative, care oferă baterii cu capacitate mai mare, dar în același timp eficiente, și care să nu afecteze greutatea maximă a autobuzelor.

Contestatoarea atrage atenția asupra faptului că ofertele depuse trebuie să respecte și cerințele de greutate maximă admisă, de număr de pasageri etc., prin urmare este evident că pentru ca o ofertă să fie admisibilă, acesta trebuie să respecte cumulativ toate aceste cerințe.

Mai mult, arată că autoritatea contractantă face referire la analize realizate la nivelul autorității, însă astfel de analize nu se regăsesc în documentația de atribuire sau în punctul de vedere al autorității.

Contestatoarea aduce la cunoștința Consiliului că din punct de vedere tehnic nu este de acord că un vehicul cu o baterie de maximum 160 kwh are cea mai mare eficiență de funcționare, deoarece capacitatea bateriei este unul dintre cei mai importanți parametri la calcularea autonomiei de funcționare a unui vehicul. Autonomia unui vehicul ne arată cât timp poate fi exploatat un vehicul într-un singur ciclu fără a fi

reîncărcat. Datorită posibilității de a crește capacitatea bateriei unui vehicul, nevoia de stații de încărcare ar putea fi redusă, ceea ce duce costuri mai scăzute, ceea ce este în interesul comunității locale și servește astfel interesului public.

Totodată, cu configurația unei baterii de 210 kwh, se poate oferi o capacitate de pasageri chiar mai mare decât cea cerută de specificațiile tehnice, care este de 20 de locuri pe scaune fără șofer și 40 de pasageri în picioare. Față de aceste cerințe, o capacitate a bateriei de 210 kwh permite o configurație a autobuzului cu 25 de locuri pe scaune, fără șofer și 70 de pasageri în picioare pentru o limită de masă de 20 t.

Aceasta consideră că este mai mult decât evident că limitarea capacității bateriei restricționează concurența, fără a urmări cele mai bune soluții pentru comunitatea locală.

De asemenea, consideră că prin admiterea contestației, autoritatea contractantă nu numai că are șansa de a avea vehicule cu o autonomie mai mare, dar are și șansa de a asigura transportul unui număr mai mare de pasageri, respectiv în total cu 66 % mai mulți fără șofer.

Astfel, pentru a permite o competiție reală și corectă, în conformitate cu art. 155 alin. (6) din Legea 98/2016, solicită obligarea autorității contractante la modificarea documentației de atribuire în sensul eliminării oricăror cerințe de capacitate maximă a bateriilor, urmând ca ofertantul să propună cea mai competitivă soluție tehnică și economică pentru obiectivul prezentei achiziții publice.

II. Cu privire la necesitatea completării documentației de atribuire prin includerea datelor relevante în format .kml/.kmz ale rutelor din municipiul ..., raportat la susținerea autorității contractante în sensul că această informație nu este necesară, contestatoarea o consideră tendențioasă, cu ignorarea necesității operatorilor economici de a se adapta **condițiilor particulare din ...**, așa cum se solicită la *pct. 5.9.1 din caietul de sarcini: „Autonomia autobuzelor electrice va fi de minim 90 km în condițiile în care autobuzele vor fi operate **având în vedere specificul reliefului deluros din municipiul ...**”.*

Contestatoarea învederează că, în realitate, informațiile furnizate în specificațiile tehnice sunt insuficiente din punct de vedere tehnic, pentru realizarea unui studiu de autonomie a unui vehicul și pentru întocmirea unei declarații corecte. Aceasta precizează că pentru a face o declarație privind o autonomie minimă de 90 de kilometri, trebuie (i) fie să se bazeze pe o procedură de testare standard, fie (ii) să fie clar precizate condițiile.

Următoarea declarație din secțiunea relevantă a specificației se referă la condițiile de funcționare a sistemelor auxiliare. Cu toate acestea, "sarcina umană peste medie" poate varia în funcție de capacitățile vehiculelor propuse de operatorii economici și, ca urmare a

criteriului de evaluare a autonomiei de 10%, poate restricționa concurența prin favorizarea vehiculelor cu capacitate și greutate reduse.

Totodată, datele .kml/.kmz, inclusiv informațiile privind traseul și opririle, ar trebui să fie comunicate de către autoritatea contractantă, astfel încât evaluările să fie precise și în aceleași condiții. Traseele care vor fi utilizate ca bază pentru studiul de gamă și faptul că aceste trasee vor fi desenate de fiecare operator pe Google Earth nu pot garanta că fiecare operator va fi lucrat pe baza acelorași date în timpul fazei de evaluare.

Așadar, lipsa acestor date aferente rutelor din mun. ..., în formatul solicitat, sunt de natură să împiedice operatorii economici să depună oferte conforme și comparabile în cadrul procedurii, cerințele nefiind clare și precise, astfel cum impune art. 154 din Legea nr. 98/2016.

De asemenea, lipsa unor date și caracteristici clare ale rutelor avute în vedere de autoritatea contractantă este de natură să genereze dificultăți și în cadrul evaluării ofertelor, fiind neclar modul în care se va realiza evaluarea conformității ofertelor.

Contestatoarea solicită să se țină cont de faptul că, în măsura în care ofertele depuse nu vor putea fi comparabile din cauza modului neuniform în care ofertanții vor pregăti ofertele tehnice (pe baza unor date incerte de pe site-ul operatorului de transport sau Google Earth), autoritatea contractantă se va afla în situația în care va fi obligată să anuleze procedura, conform art. 212 alin. (1) lit. b) din Legea 98/2016, rezultat ce ar putea fi evitat dacă s-ar transmite datele aferente traseelor specifice ale mun. ..., astfel încât toți ofertanții să își pregătească ofertele tehnice în mod unitar și uniform.

Pentru toate aceste motive, solicită suplimentarea documentației de atribuire și obligarea autorității contractante la transmiterea datelor aferente traseului din mun. ... în format .kml/.kmz.

III. Cu privire la necesitatea eliminării cerinței privind bateria suplimentară, raportat la susținerea autorității contractante că aceasta este necesară, fiind „este asimilată cu o roată de rezervă”, petenta arată că nu există niciun argument de natură tehnică care să susțină această cerință, nici în documentația de atribuire, nici în punctul de vedere formulat.

Mai mult, apreciază că răspunsul dat de autoritate nu corespunde cerințelor din caietul de sarcini, având în vedere că în secțiunea relevantă a specificației se solicită ca bateria suplimentară să asigure o autonomie minimă de 10 kilometri atunci când energia acumulatorului principal scade sub 20%.

Față de afirmația autorității contractante că se dorește ca această baterie să aibă o funcție similară cu cea a unei roți de rezervă și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului în cazul unor evenimente naturale

neprevăzute (cum ar fi furtuni, inundații, îngheț etc.), contestatoarea arată că în cazul unui fenomen natural, cum ar fi o furtună, în cazul unui contact negativ cu vehiculul, sunt afectate toate componentele electrice din vehicul, inclusiv bateriile. De asemenea, exemplifică că în cazul unei inundații, primele părți ale vehiculului care vor fi afectate vor fi cele mai apropiate de sol, astfel că bateria suplimentară va fi prima componentă care va fi afectată. Prin urmare, arată că autonomia suplimentară solicitată în specificația tehnică poate fi obținută prin solicitarea unei capacități mai mari a bateriei sau prin reducerea limitei de încărcare a bateriei de 20% la 15%.

În opinia petentei, autoritatea contractantă solicită de fapt ofertanților să adopte o soluție de extindere a autonomiei autobuzului electric, prin intermediul unei baterii suplimentare cu o capacitate maximă de 20 kWh, separată de sistemul principal de baterii electrice, care să fie utilizată numai atunci când capacitatea bateriilor principale scade sub 20% și să asigure o autonomie suplimentară de minimum 10 km. Această baterie va fi separată de sursa principală de alimentare cu energie electrică și va fi menținută întotdeauna la încărcare maximă.

Practic, în loc să accepte o capacitate mai mare a bateriei, optează pentru o soluție absolut neuzuală și nejustificată tehnic, aceea de extindere a capacității bateriei printr-o baterie suplimentară distinctă.

În cazul autobuzelor electrice, **apreciază că soluția propusă de autoritatea contractantă este disproportională, neexistând o nevoie reală de a avea baterii suplimentare**, deoarece sistemul de management al bateriei principale asigură monitorizarea consumului și atenționarea în timp util cu privire la necesitatea reîncărcării, cel puțin parțială, pentru a evita situația luată în calcul, astfel că nevoile autorității contractante sunt acoperite integral.

În considerarea celor precizate mai sus, contestatoarea solicită Consiliului obligarea autorității contractante la eliminarea cerinței referitoare la bateria suplimentară, atât din cap. 5.9.2 din caietul de sarcini, cât și din Anexa 1.

În replică la notele scrise formulate de ...S.R.L., autoritatea contractantă a formulat concluzii scrise depuse cu adresa nr. 43183/29.09.2022, înregistrată la Consiliu sub nr. 48275/29.09.2022, prin care solicită respingerea contestației ca nefondată pe toate capetele de cerere.

1. Cu privire la necesitatea eliminării cerinței care impune o capacitate maximă a bateriei, arată că această necesitate identificată de autoritatea contractantă este cea care stă la baza derulării procedurii de achiziție, astfel că este singura relevantă. Conform prevederilor legale în vigoare, autoritatea contractantă este direct responsabilă de a identifica în mod corect și complet necesitatea de achiziție, astfel încât să își poată derula activitatea în condițiile legii și în beneficiul locuitorilor.

În acest context, autoritatea contractantă apreciază că analiza proprie pe care o face contestatoarea despre presupusa nevoie a autorității nu poate fi luată în considerare, ipotezele și contextul analizei fiind descrise *in extenso* în cadrul caietului de sarcini, iar achiziția face parte dintr-un proiect cu finanțare europeană, unde analiza cu privire la nevoia de achiziție (inclusiv dotări tehnice de bază) a fost realizată inițial pentru întocmirea cererii de finanțare și, ulterior, în cadrul proiectului tehnic, rezultatele analizei fiind cuprinse în caietul de sarcini.

Totodată, arată că nu rezultă din criticile contestatoarei care sunt beneficiile pe care aceasta le-ar putea avea dacă s-ar fi inclus în documentația de achiziție și cererea de finanțare sau elemente din proiectul tehnic, astfel critica contestatoarei apare ca excesivă și nefundamentată în acest sens.

În ceea ce privește precizările contestatoarei cu privire la configurația unei baterii de 210 kwh, autoritatea contractantă consideră că autoarea contestației dorește să inducă Consiliului capacitatea unei baterii agreeate de aceasta, cu scopul de a determina creșterea capacității bateriei până la maxim 210 kwh, prezentând astfel o abordare diferită a capătului de cerere privind eliminarea cerinței care impune o capacitate maximă a bateriei.

Autoritatea contractantă învederează că ...S.R.L. a solicitat creșterea capacității bateriei până la maxim 210 kwh, printr-o solicitare de clarificări la documentație, transmisă ulterior depunerii contestației, *în susținerea solicitării invocând cerințele de la cap. 5.9.2., pag. 24 unde este specificat:* Tipul, numărul și caracteristicile tehnice (raportul energie/masă etc.) ale bateriilor electrice va fi ales de către producătorul autobuzelor electrice, astfel încât să asigure funcționarea sigură a acestora, respectiv o autonomie de transport de minim 90 km în cele mai defavorabile condiții (încărcare maximă, temperatura din intervalul de operare la care consumul de energie electrică pentru climatizare este maxim).

Astfel, a solicitat eliminarea valorii de maxim 160 kWh privind capacitatea bateriilor sau creșterea capacității la maxim 210kWh.

În opinia autorității contractante, prin precizările din notele scrise, coroborate cu solicitarea de clarificare menționată mai sus, contestatoarea introduce cerințe noi, care nu au existat în fapt în contestația de bază, motiv pentru care, *în temeiul prevederilor art. 21 alin. (3) din Legea nr. 101/2016*, coroborate cu cele din punctul de vedere nr. 40076/09.09.2022, solicită respingerea criticii contestatoarei și în subsidiar respingerea capătului de cerere din contestație.

2. Cu privire la completarea documentației cu datele extrase în format .kml/ .kmz ale rutelor din Municipiul ..., reiterează că toți operatorii economici au acces la aceste informații în mod liber, nerestricționat, prin corelarea informațiilor cu privire la rutele de

transport de pe site-ul operatorului local de transport public, secțiunea „hartă rețea” (<https://stp-....ro/harta-retea/>) de unde se pot extrage datele relevante cu privire la trasee, care pot fi apoi reconciliate cu informații disponibile gratuit prin Google Maps și/sau orice alt instrument disponibil care oferă funcționalități similare.

Autoritatea contractantă susține că societatea contestatoare este singurul operator economic care a formulat această solicitare atât pe calea contestației, cât și pe calea solicitărilor de clarificări formulate la documentația de atribuire.

Având în vedere argumentele prezentate mai sus, solicită respingerea criticii contestatoarei și, în subsidiar, respingerea capătului de cerere din contestație.

3. Cu privire la eliminarea bateriei suplimentare, reiterează că acesta este absolut necesară pentru a putea asigura buna funcționare a autobuzelor, în special în condiții extreme.

Autoritatea contractantă afirmă că dorește să utilizeze autobuzele în condiții de siguranță pentru călători și să aducă un beneficiu real comunității locale, astfel că a inclus în configurația financiară a documentației, pe lângă costul pentru bateria suplimentară și costul pentru mentenanță, service (inclusiv piese de schimb și consumabile), instruire și alte costuri necesare pentru exploatarea autobuzelor în condiții optime pentru călători. Mai mult, arată că garanția extinsă care reprezintă factor de evaluare în cadrul acestei proceduri de achiziție este o expresie clară a autorității contractante de a asigura cele mai bune beneficii pentru perioada de exploatare a autobuzelor.

Deși bateria suplimentară ar putea crește prețul autobuzului (creștere avută în vedere la stabilirea valorii estimate), scade semnificativ riscurile operaționale și impactul negativ social, iar acest cost face parte din categoria costurilor suplimentare planificate cu scopul predeterminat de a diminua riscurile operaționale semnificative pentru autoritatea contractantă și călători.

Așadar, costul pentru bateria suplimentară a fost avut în vedere pentru stabilirea valorii estimate a achiziției, iar autoritatea contractantă susține că are disponibilă sursa de finanțare pentru execuția contractului, beneficiile fiind clare și detaliate pe larg în documentația de achiziție, precum și în punctul de vedere transmis anterior.

Astfel, autoritatea contractantă arată că atât timp cât respectă în totalitate principiile economicității, eficienței și eficacității banilor publici, cât asigură finanțarea adecvată a contractului și obține cele mai bune beneficii pentru banii cheltuiți, iar solicitări privind eliminarea cerinței nu au fost transmise și de alți operatori economici interesați, respectiv solicitări/critici cu privire la valoarea achiziției, consideră că această critică nu este fondată.

Având în vedere argumentele prezentate mai sus, solicită respingerea criticii contestatoarei și, în subsidiar, respingerea capătului de cerere din contestație.

Suplimentar, autoritatea contractantă face o observație generală cu privire la notele scrise transmise de contestatoare, respectiv că aceasta face afirmații de ordin general, dar nu oferă argumente clare, comparative, cu privire la faptul că cerințele sunt restrictive sau că valoarea financiară a achiziției nu este adecvată.

Raportat la argumentele expuse mai sus, autoritatea contractantă solicită Consiliului să constate că documentația de atribuire a fost întocmită în mod corect și cu respectarea dispozițiilor legale în materie.

După depunerea contestației, contestatoarea a depus dovada constituirii cauțiunii în valoare de ... lei, prin recipisa de consemnare nr. ..., emisă de CEC Bank – Sucursala

Cauțiunea constituită se va restitui contestatoarei, la cerere, nu mai devreme de 30 de zile de la data rămânerii definitivă a hotărârii, în temeiul art. 61¹ alin. (5) - (7) din Legea nr. 101/2016, astfel cum a fost modificată și completată.

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

În calitate de autoritate contractantă, MUNICIPIUL ... a inițiat procedura de atribuire, prin licitație deschisă, a contractului se achiziție publică de furnizare având ca obiect «Achiziționarea de autobuze electrice pentru condiții de deal și stații de încărcare în cadrul proiectului „Modernizarea parcului auto de transport călători din municipiul ... prin achiziționarea de vehicule nepoluante pentru transportul public”», prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. .../10.05.2022, împreună cu documentația de atribuire aferentă.

Valoarea estimată a contractului este de 38.655.079,50 lei, fără TVA, iar criteriul de atribuire a fost „cel mai bun raport calitate preț”, cu următorii factori de evaluare: număr suplimentar călători transportați în picioare - 5%, prețul ofertei - 55 %, număr suplimentar călători transportați pe scaune - 5%, perioada de garanție extinsă - 10%, lățimea totală a ușilor pentru călători - 5%, soluția de încărcare rapidă ofertată - 5%, puterea efectivă de încărcare a stației rapide - 5% și autonomia autobuzelor electrice - 10%.

Împotriva documentației de atribuire a acestei proceduri, ...a formulat prezenta contestație, criticând unele prevederi ale caietului de sarcini.

1. Prima critică din contestație vizează prevederea de la pct. 5.9.2 „Încărcarea bateriilor electrice. Stațiile de încărcare” din caietul de sarcini, privind capacitatea bateriilor electrice, prevăzută a fi de maxim 160 kWh. Contestatoarea susține că această valoare maximă limitează

posibilitatea operatorilor economici de a oferta baterii cu capacitate superioară. Totodată susține că această valoare nu este aliniată cu tehnologia existentă la momentul de față pe piață, existând baterii cu capacitate superioară acestei valori. În opinia contestatoarei, ofertarea unor valori mai mari ale capacității bateriilor electrice este în interesul autorității contractante, de a achiziționa autobuze aliniate la tehnologia curentă.

Mai susține contestatoarea că cerința privind capacitatea bateriilor de maxim 160 kWh este în contradicție sau nu este corelată cu alte prevederi din documentația de atribuire precum și cu criteriile de atribuire, este arbitrară și restrictivă, fără fundamentare operațională sau economică, contrară interesului autorității contractante de a primi oferte cât mai competitive sub aspect funcțional, tehnologic și economic.

Contestatoarea mai susține și că această cerință este în contradicție cu autonomia de minim 90 km, care este criteriu de evaluare, deci practic restricționează libertatea ofertanților de a oferi o autonomie punctată suplimentar, iar formularea *„bateriile vor fi de ultimă generație, cu tehnologie Lithium, sau echivalent cu o densitate mare a energiei înmagazinate, respectiv cu un volum și o masă minimă pentru realizarea autonomiei solicitate”* ar trebui să permită ofertanților alegerea configurației optime fără a se impune o limitare a capacități maxime.

Pentru aceste motive, ..., solicită modificarea documentației de atribuire în sensul eliminării oricăror cerințe privind capacitatea maximă a bateriilor, urmând ca ofertanții să aibă posibilitatea de a propune cea mai competitivă soluție tehnică și economică pentru această achiziție.

În acest context, Consiliul are în vedere că potrivit art. 3 alin. (1) lit. rr) din Legea nr. 98/2016, specificațiile tehnice reprezintă „cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, într-o manieră corespunzătoare îndeplinirii necesității autorității contractante”, iar potrivit art. 155 din același act normativ:

„(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.”

Caietul de sarcini conține, potrivit art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016, „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”.

Aceste prevederi legale dovedesc faptul că autoritatea contractantă este singura în măsură să-și stabilească propriile necesități, deci să aprecieze relevanța unei specificații tehnice sau avantajele impunerii anumitor specificații, în speță, având incidență și principiul asumării răspunderii stipulat de art. 2 alin. (2) lit. f) din Legea nr. 98/2016, conform căruia autoritatea contractantă este responsabilă pentru deciziile și acțiunile realizate în procesul de achiziție, orice achiziție care nu ar conduce la satisfacerea în mod deplin a nevoilor sale reprezentând o folosire ineficientă a fondurilor.

Consiliul apreciază că necesitatea sau oportunitatea achiziționării de anumite produse 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 și art. 3 din H.G. nr. 395/2016).

Consiliul nu poate obliga autoritatea contractantă să admită și produse având alte caracteristici decât cele prevăzute în caietul de sarcini, de vreme ce aceasta justifică pertinent alegerea sa.

A admite contrariul ar însemna limitarea dreptului autorității de a contracta produse care să corespundă întocmai necesităților sale obiective, drept prevăzut la art. 155 și art. 156 din Legea nr. 98/2016. Nu există nicio prevedere legală care să oblige autoritățile să accepte produse care nu corespund întocmai necesităților acestora.

Autoritatea contractantă arată că cerința caietului de sarcini, privind capacitatea bateriei de 160 kWh trebuie corelată cu lungimea autobuzului (10 m), consumul energetic solicitat prin caietul de sarcini, numărul pasagerilor și cu condiționalitățile de relief din municipiul

În acest context, Consiliul reține argumentele cu privire la cerința de putere maximă a bateriei detaliate în caietul de sarcini la cap. VII. - *Specificații sau cerințe tehnice și specificații tehnico - funcționale minimale pentru autobuzele electrice și stațiile de încărcare*, punctul 6. - *Cerințe tehnice și de calitate pentru strategia de încărcare a autobuzelor*:

«Dimensionarea bateriilor pentru autobuze electrice poate fi privită ca o problemă de optimizare, existând o plajă optimă de autonomie (care poate fi exprimată în kWh și transpusă în km, ținând cont de dimensiunea autobuzului și de specificul rutei).

Dacă autonomia este prea mică, autobuzul va trebui încărcat mult prea des (după fiecare cursă) sau va crește riscul ca autobuzul să rămână „în pană de combustibil” sau, în extremis, nu va avea autonomia suficientă pentru a completa o cursă;

- dacă autonomia este prea mare, există următoarele dezavantaje:
 - costul de achiziție va fi mai mare (datorită costului suplimentar al bateriilor), la fel și costul de înlocuire a bateriilor;
 - autobuzul va cântări mai mult (pentru fiecare 1 km autonomie sunt necesare - în tehnologia de la ora actuală - cca. 15-20 kg de baterie), ceea ce înseamnă că „autobuzul va transporta mai multă baterie și mai puțini călători”;

- autobuzul va consuma mai mult curent electric pentru a căra însăși greutatea suplimentară a bateriilor (cf. observației de mai sus referitoare la consumul specific din Raportul Bloomberg);

- anumite elemente (ex. suspensii) se vor uza prematur, datorită greutății suplimentare.

În teorie, presupunând un episod de încărcare rapidă la finalul fiecărei curse, autonomia ideală ar fi cea care permite efectuarea unei singure curse plus o rezervă pentru condiții excepționale sau neprevăzute.

Ca atare, o autonomie conservatoare ar putea fi privită drept cea care acoperă între 3,5 și 4 curse pe rută (sau pachetul de rute) pentru care este proiectat vehiculul, operând în condiții de consum sporit.

În lumina celor expuse mai sus, autonomia minimă (în kWh), calculată la ipoteza de a acoperi patru curse pe o anumită rută (autonomia <km> = consum <kWh/km> x lungime cursă <km> x 4 curse):

Pe perioada nopții este avantajos ca autobuzele să beneficieze de o reîncărcare completă a bateriilor, din mai multe motive:

- prețul electricității este în general mai redus noaptea (fiind mai puțini consumatori casnici și industriali activi);

- faptul că autobuzul pornește în tură dis de dimineață cu bateria încărcată la capacitate maximă îi permite să piardă din energia total înmagazinată în ipoteza în care în cursul orei de vârf de dimineață nu este reîncărcat la 100%, dar să rămână totuși în serviciu”.

Consiliul reține motivarea autorității contractante cu privire la faptul că pentru un autobuz de 10 metri, o baterie de maxim 160 kWh prezintă cel mai bun randament în etapa de exploatare, atât în ceea ce privește costurile de operare cât și în ceea ce privește posibilitatea de utilizare la nivel local.

Aceasta contrazice motivat afirmațiilor contestatarului, potrivit cărora o baterie cu o capacitate mai mare de 160 kWh instalată pe un autobuz de 10 metri este o soluție tehnică inefficientă având în vedere că aduce un surplus de greutate în structura autobuzului.

Autoritatea contractantă arată că tehnologiile inovatoare și mai eficiente pentru autobuzele de 10 metri sunt în fapt bateriile mici, dar eficiente din punct de vedere al consumului, care asigură o autonomie crescută în etapa de exploatare.

Dimpotrivă, o baterie cu o capacitate mai mare, care este, implicit, mai grea, este inefficientă pe un model de 10 metri lungime, așa cum este în cazul acestei achiziții, scopul autorității contractante fiind de a selecta o soluție tehnică inovativă, cu un consum redus de resurse, care să asigure costuri reduse de exploatare și care să ofere cele mai bune beneficii comunității locale.

Soluția tehnică solicitată prin caietul de sarcini în ceea ce privește puterea maximă a bateriei oferă în fapt cel mai bun echilibru în exploatare în ceea ce privește consumul energetic, autoritatea contractantă prezumând pentru autobuzele achiziționate un consum de aproximativ 1,8 kWh/km (autobuze de 10 m în condiții de deal și temperaturi medii).

Contrar susținerilor contestatoarei, Consiliul reține că nu există nicio contradicție între capacitatea bateriei și autonomia solicitată, urmând să se puncteze suplimentar soluțiile tehnice oferite care prezintă cel mai bun raport de consum și o autonomie crescută în utilizare.

În acest sens, Consiliul reține prevederile caietului de sarcini referitoare la autonomia autobuzelor:

„Autonomia (km) este un indice de performanță definitoriu al vehiculului electric. O autonomie extinsă permite deplasarea autobuzului electric pe distanțe mari, fără necesitatea încărcării dese la stația rapidă și asigurarea transportului de călători în siguranță până la stația de destinație.

Autobuzele electrice oferite vor avea o autonomie de minim 90 km în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și cu încărcare maximă de persoane.

Ofertele care nu respectă cerința minimă a caietului de sarcini, vor fi declarate neconforme.”

Astfel, scopul autorității contractante este de a achiziționa un autobuz cu o tehnologie eficientă din punct de vedere al consumului de resurse (cu o baterie de maxim 160 kWh) care să ofere cea mai bună autonomie (minim 90 km) este atins.

Deși susține că autoritatea contractantă nu a prezentat analizele făcute pentru a ajunge la concluziile de mai sus, nici contestatoarea nu prezintă vreun document în susținerea afirmațiilor sale, deși potrivit prevederilor art. 249 din Codul de Procedură Civilă, „Cel ce face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile prevăzute de lege”.

Consiliul nu poate reține susținerile contestatoarei, din concluzii scrise, potrivit cărora „o capacitate a bateriei de 210 kwh permite o configurație a autobuzului cu 25 de locuri pe scaune, fără șofer și 70 de pasageri în picioare”:

Pe de o parte, autoarea contestației a omis să precizeze cum vor încăpea cele 95 de persoane într-un autobuz având lungimea maximă de 10,85 m, iar pe de altă parte, un total de 95 persoane (25 pe scaune și 70 în picioare), față de limita minimă de 40 persoane (20 pe scaune și 20 în picioare, reprezintă o creștere de 137,5% și nu de 66%, așa cum susține contestatoarea.

Rolul Consiliului nu este acela de a aprecia oportunitatea achiziției, așa cum a fost prevăzută în caietul de sarcini, care revine exclusiv autorității contractante, ci dacă prevederile documentației de atribuire respectă legislația achizițiilor publice

Consiliul mai reține că cerința privind capacitatea bateriei de minimum 160 kWh nu vizează doar parametrul în sine, care este relevant în ceea ce privește puterea motorului, ci este un parametru important cu privire la randamentul autobuzului pe toată durata ciclului de viață al bateriei.

Prin urmare, Consiliul constată că cerința în cauză este în concordanță cu necesitatea autorității contractante și respectă legislația achizițiilor publice, contestatoarea nefăcând dovada că aceasta ar fi restrictivă.

Pentru toate aceste motive, Consiliul va respinge, ca nefondată, această critică.

2. La al doilea punct din contestație, se solicită completarea documentației de atribuire prin includerea datelor relevante în format .kml/.kmz ale rutelor din municipiul ..., contestatoarea invocând prevederile pct. 5.9.1 din caietul de sarcini, potrivit cărora: „Autonomia autobuzelor electrice va fi de minim 90 km în condițiile în care autobuzele vor fi operate având în vedere specificul reliefului deluros din municipiul ...”, iar autonomia autobuzelor este și factor de evaluare cu pondere 10%.

Contestatoarea susține că lipsa acestor date aferente rutelor din mun. ..., în formatul solicitat, sunt de natură să împiedice operatorii economici să depună oferte conforme și comparabile, cerințele nefiind clare și precise, astfel cum impune art. 154 din Legea nr. 98/2016.

Totodată, contestatoarea susține că lipsa unor date și caracteristici clare ale rutelor avute în vedere de autoritatea contractantă este de natură să genereze dificultăți și în cadrul evaluării ofertelor, fiind neclar modul în care se va realiza evaluarea conformității ofertelor.

Autoritatea contractantă susține că această informație nu este necesară având în vedere că:

- i. în cadrul documentației au fost menționate toate informațiile necesare cu privire la geografia orașului;
- ii. informațiile cu privire la traseele existente pot fi găsite cu ușurință pe site-ul operatorului local de transport public;
- iii. autobuzele achiziționate vor fi folosite pe tot teritoriul orașului, fiind interschimbabile între traseele de transport, astfel că informația privind traseele de transport nu este în fapt relevantă pentru întocmirea ofertei.

Totodată, autoritatea contractantă arată că informațiile solicitate pot fi obținute în mod gratuit de potențialii ofertanți, prin cercetare proprie și corelarea rutelor de transport (disponibile pe site-ul operatorului local de transport public) și accesarea platformei Google Earth.

Consiliul reține precizarea autorității contractante, potrivit căreiacă autobuzele ofertate trebuie să țină cont de **caracteristicile geografice ale municipiului ... și nu de rutele de transport public**, care este în conformitate cu prevederile pct. 5.9.1 din caietul de sarcini: „Autonomia autobuzelor electrice va fi de minim 90 km în condițiile în care autobuzele vor fi operate având în vedere specificul reliefului deluros din municipiul ...”.

Contestatoarea învederează că, în realitate, informațiile furnizate în specificațiile tehnice sunt insuficiente din punct de vedere tehnic, pentru realizarea unui studiu de autonomie a unui vehicul și pentru întocmirea unei declarații corecte. Aceasta precizează că pentru a face o declarație privind o autonomie minimă de 90 de kilometri, trebuie (i) fie să se bazeze pe o procedură de testare standard, fie (ii) să fie clar precizate condițiile.

Cu privire la acest aspect, Consiliul reține că la pct. 4 Documentație și 5.9.2 „Încărcarea bateriilor electrice. Stațiile de încărcare” din caietul de sarcini, se prevede depunerea unui «Buletin de măsurători din care să reiasă consumul specific pentru ciclul de deplasare SORT2 ("Standardised On-Road Test cycles" - ciclul 2, mixed/easy urban) emis de un laborator acreditat din UE, conform documentului UITP "E-Sort Electric Addendum" (a se vedea <http://www.uitp.org/news/E-SORT-addendum>) sau va prezenta măsurători/teste din care să reiasă consumul de energie electrică pentru tracțiune, în acest caz urmând a depune și o Declarație-angajament prin care ofertantul își asumă prezentarea până la livrarea primului vehicul a unui buletin de măsurători emis de un laborator acreditat din UE din care să reiasă consumul maximal de 1,7 kWh/km specificat în Strategia de încărcare pentru ciclul de deplasare SORT2, cu încadrarea în valoarea prezentată la ofertare”.

Prin urmare, „autonomia autobuzului” nu se va stabili în urma parcurgerii unui traseu din municipiul ..., ci va fi cea declarată în propunerea tehnică a ofertanților, calculată în baza consumului specific pentru ciclul de deplasare SORT2 emis de un laborator acreditat din UE, ceea ce asigură condiții egale pentru toți participanții la procedură și nu necesită cunoașterea caracteristicilor reliefului din municipiul ... și nici a configurației traseelor de transport public din această localitate.

Pe de altă parte, traseele se pot schimba în timp.

De asemenea, este posibil ca autoritatea contractantă să nu dispună de o hartă în formatul solicitat, prin urmare, obligarea ei în acest sens ar fi de natură să întârzie procedura.

În consecință, pentru întocmirea ofertei nu este nevoie de completarea documentației de atribuire prin includerea datelor relevante ale rutelor din municipiul ... în format .kml/.kmz, motiv pentru care Consiliul va respinge și această critică.

3. O altă solicitare din contestație vizează eliminarea cerinței privind bateria suplimentară, prevăzută la cap. 5.9.2, pag. 23 din caietul de sarcini, respectiv:

„Se solicită adoptarea de către ofertant a unei soluții pentru extinderea autonomiei autobuzului electric prin intermediul unei baterii suplimentare de maximum 20 kWh, separată de sistemul principal de baterii electrice, care să fie utilizată doar în situațiile în care capacitatea

bateriilor principale scade sub nivelul de 20% și care va asigura o autonomie suplimentară de minim 10 km. Această baterie va fi separată de sursa principală de energie și va fi menținută permanent la un nivel maxim de încărcare.”

Contestatoarea susține că această cerință este neuzuală, nejustificată din punct de vedere tehnic, funcțional și economic, restrictivă și anticoncurențială, contrar dispozițiilor art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016.

De asemenea, susține că această baterie suplimentară duce inutil la creșterea prețului autobuzului, fără a aduce vreun avantaj concret autorității contractante.

Contestatoarea apreciază această soluție ca disproporționată, susținând că nu este nevoie de o baterie suplimentară, atâta vreme cât sistemul de management al bateriei principale asigură monitorizarea consumului și atenționarea din timp util cu privire la necesitatea încărcării bateriei.

Mai mult, contestatoarea învederează că cerința privind autonomia suplimentară, creează confuzie privind modul de evaluare a factorului de evaluare „autonomia baterie”, referitor la faptul dacă în acesta intră și autonomia suplimentară a bateriei de rezervă.

Autoritatea contractantă menționează că dotarea tehnică standard a autobuzelor electrice include și o baterie suplimentară, de rezervă, care poate fi folosită în condiții neprevăzute sau de forță majoră, asimilată unei roți de rezervă și care asigură o exploatare în siguranță a autobuzului, fiind folosită în caz de forță majoră sau evenimente neprevăzute (cum ar fi furtuni, inundații, îngheț etc.).

MUNICIPIUL ... precizează că în valoarea estimată a procedurii a inclus atât costul pentru bateria suplimentară, cât și costul pentru mentenanță, service (inclusiv piese de schimb și consumabile), instruire și alte costuri necesare pentru exploatarea autobuzelor în condiții optime pentru călători.

Autoritatea contractantă subliniază că, deși bateria suplimentară ar putea crește prețul autobuzului, aceasta scade semnificativ riscurile operaționale și impactul negativ social, iar acest cost face parte din categoria costurilor suplimentare planificate cu scopul predeterminat de a diminua riscurile operaționale semnificative pentru autoritatea contractantă și călători.

Cu prioritate, Consiliul reține că argumentele prezentate de contestatoare vizează cu precădere, avantajele pe care le-ar avea autoritatea contractantă în situația în care ar renunța la cerința privind bateria suplimentară, fără a indica în ce constă restricționarea procedurii prin solicitarea acesteia și nici vătămarea pe care o va suferi contestatoarea prin impunerea acestei cerințe.

Consiliul reține motivarea autorității contractante, cu privire la faptul că a inclus bugetarea bateriei suplimentare în cerea de finanțare, precum și faptul că prezența bateriei suplimentare scade semnificativ riscurile operaționale și impactul social negativ, și asigură o exploatare în siguranță a autobuzului, fiind folosită în caz de forță majoră sau evenimente neprevăzute (cum ar fi furtuni, inundații, îngheț etc.).

Consiliul are în vedere că în situații de condiții meteo dificile sau din alte considerente (trafic, staționări neprevăzute pe traseu) durata unei curse se prelungește, cu consecința descărcării avansate a bateriei, iar între curse nu mai există timpul necesar alimentării complete în stațiile de încărcare rapidă, astfel încât prezența bateriei suplimentare asigură siguranța parcurgerii integrale a traseului.

De asemenea, deținerea unei baterii suplimentare reprezintă un element de siguranță în cazul defectării sistemului de management al bateriei principale, iar acesta nu indică sau indică eronat autonomia bateriei.

Consiliul reține faptul că cerința bateriei suplimentare nu este de natură a crea confuzie cu privire la factorul de evaluare „autonomia autobuzelor electrice” – pondere 10%.

Astfel, Consiliul observă că, referindu-se la bateriile de 160 kWh, autoritatea contractantă asociază autonomia „de minim 90 km”, pe când „bateria suplimentară” este asociată unei autonomii „suplimentare” de minim 10 km.

Prin urmare, cerința autonomiei de minim 90 km se referă doar la bateria de 160 kWh, nu și la autonomia suplimentară dată de bateria suplimentară.

În consecință, Consiliul va respinge această critică.

4. În ceea ce privește solicitarea de prelungire a perioadei de depunere a ofertelor, motivat de modificările documentației de atribuire, Consiliul reține că, prin Încheierea nr. ..., a admis cererea de suspendare a procedurii de atribuire, formulată de ...și a suspendat procedura până la soluționarea contestației.

Totodată, Consiliul constată că la data inițială de depunere a ofertelor, respectiv 03.10.2022 ora 15.00, procedura se afla în stare de suspendare, această decizie fiind emisă după acea oră.

În consecință, după primirea acestei decizii, autoritatea contractantă va trebui să fixeze o altă dată pentru depunerea ofertelor, capătul de cerere privind prelungirea perioadei de depunere a ofertelor rămânând, astfel, fără obiect.

Pentru toate aceste motive, în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge, ca nefondată, contestația depusă de ..., în contradictoriu cu MUNICIPIUL

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

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

CONSILIUL DECIDE:

În temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul respinge, ca nefondată, contestația depusă de ..., în contradictoriu cu MUNICIPIUL

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

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

Redactată în 4 exemplare, conține 26 (douăzeci și șase) pagini.