

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, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr. 2670/C9/2567

Data: 14.11.2023

Prin contestația nr. 265/12.09.2023, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 50076/13.09.2023, depusă de SC SRL, cu sediul în, et. 1, ..., înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr., având CUI, reprezentată legal de – administrator și convențional de SCA și ASOCIAȚII, cu sediul în, sediul procesual ales pentru comunicarea actelor de procedură, privind licitația deschisă organizată în vederea atribuirii contractului de achiziții publice având ca obiect „1 buc microbuz electric (nepoluant) pentru transport persoane”, cod CPV - 34144910-0 Autobuze electrice (Rev.2), de COMUNA, cu sediul în, în calitate de autoritate contractantă, contestația a solicitat, în principal, obligarea autorității contractante la remedierea documentației de atribuire în conformitate cu dispozițiile legale incidente și ale hotărârii ce urmează a fi pronunțată, cu prelungirea în mod corespunzător a termenului de depunere a ofertelor, iar în subsidiar, în măsura în care se va constata că remedierea nu este posibilă, anularea procedurii de atribuire, precum și suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea fondului cauzei, potrivit art. 22 din Legea nr. 101/2016.

Prin Încheierea nr. 2642/C9/2567 din 19.09.2023, a fost respinsă, ca nefondată, cererea de suspendare a procedurii de atribuire, formulată de SC SRL.

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 ofertantul SC SRL critică unele cerințe ale documentației de atribuire, pe care le consideră restrictive, solicitând cele precizate în partea introductivă a deciziei.

În prealabil, contestatoarea prezintă factorii de evaluare, astfel cum au fost detaliați la punctul II.2.5 din fișa de date.

În ceea ce privește factorul de evaluare „Putere sistem de acționare electric”, contestatoarea arată că, la pagina 6 din caietul de sarcini este menționată ca cerință tehnică: „Putere maximă: minim 150kW la maxim 1.750 RPM”.

Față de modalitatea în care autoritatea contractantă a înțeles să stabilească factorii de evaluare, cu precădere factorul tehnic nr. 1 - Putere sistem de acționare electric, în încercarea de a masca favorizarea unui anumit producător (Iveco, furnizat de operatorul economic SRL], dar și faptul că deși în obiectul achiziției astfel cum a fost definit în documentația de atribuire, intră și două stații de încărcare lentă, toate cerințele tehnice definite în caietul de sarcini vizând exclusiv microbuzul, lipsind cu desăvârșire detaliile tehnice necesare întocmirii de către operatorii economici a unei oferte conforme și competitive cu privire la obiectul achiziției, contestatoarea consideră că se impune verificarea legalității documentației de atribuire, apreciind că au fost încălcate principiile care stau la baza atribuirii contractelor de achiziție publică, statuate de art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, precum și celelalte dispoziții legale invocate în contestație, cu intenția de favorizare a anumitor operatori economici, favorizare realizată prin impunerea unor factori de evaluare care nu asigură, în fapt, o concurență reală între operatorii economici, contrar dispozițiilor exprese ale art. 189 alin. (2) din Legea nr. 98/2016.

Cu privire la factorul tehnic nr. 1 - *Putere sistem de acționare electric*, sub un prim aspect, contestatoarea susține că acordarea unei ponderi importante factorului tehnic privind puterea motorului nu are nicio justificare obiectivă față de scopul însuși al achiziției, așa cum este descris în caietul de sarcini la punctul 1.1. - asigurarea transportului elevilor și preșcolarilor de la domiciliu la unitățile de învățământ și la activitățile școlare.

Din această perspectivă, consideră contestatoarea util să fie avută în vedere distincția dintre puterea motorului și cuplu, concepte diferite, dar foarte strâns legate. De fapt, se poate spune că între cele două există un raport invers. Puterea reprezintă viteza maximă a vehiculului. Cuplul este legat mai mult de accelerația vehiculului. Pentru un vehicul care este ceva mai puternic decât celălalt în ceea ce privește puterea, cealaltă opțiune de comparație este cuplul Nm. În consecință, se poate considera că vehiculul pornește și rulează mai repede, în ciuda puterii mici. De fapt, forța de cuplu aplicată roților asigură o anumită accelerație a vehiculului. Prin urmare, chiar dacă valoarea puterii vehiculului este scăzută, valoarea mare a Nm va crea acest sentiment.

Sub un al doilea aspect, puterea motorului electric cu cât este mai mare cu atât va genera un consum energetic mai mare și o autonomie mai mică. Or, tocmai autonomia este cea care ar trebui să primeze, în

condițiile în care microbuzul ar trebui să asigure transportul elevilor și preșcolarilor de la domiciliu la școală (și/sau în sens invers), fiind de notorietate că programul de studiu al copiilor este diferit în funcție de ciclul de învățare (preșcolari, învățământ primar, gimnazial, liceal, etc.), microbuzul școlar fiind destinat transportului tuturor, astfel încât autonomia mai mare constituie un avantaj evident.

Având în vedere modalitatea de formulare a cerinței tehnice privind puterea motorului și, cu precădere, algoritmul de calcul al Factorului tehnic nr. 1 - Puterea motorului, contestatoarea susține că se restrânge în mod nelegal concurența prin faptul că, deși teoretic pot depune oferte toți operatorii economici care au în portofoliu un vehicul cu o putere minimă de 150 Kw, în realitate o astfel de ofertă, deși conformă față de cerința caietului de sarcini, nu ar putea fi declarată câștigătoare din cauza faptului că nu ar avea posibilitatea reală de a obține punctajul maxim pe Factorul tehnic nr. 1 (ci exclusiv punctajul minim). În egală măsură, o altă ipoteză în care acești operatori ar putea compensa depunctarea pentru factorul tehnic referitor la puterea motorului ar fi scăderea drastică a prețului (cu aproximativ 40%), care însă ar putea conduce la formularea unei propuneri financiare aparent neobișnuit de scăzută, caz în care oferta ar fi respinsă potrivit dispozițiilor art. 210 din Legea nr. 98/2016.

Contestatoarea susține că, în realitate, ceea ce a urmărit autoritatea contractantă prin stabilirea acestui factor de evaluare în maniera în care a fost detaliat, a fost să favorizeze un anumit operator (..... SRL), care este singurul pe piață la momentul actual ce deține un model cu un astfel de motor (de 165 kw, pe modelul) în detrimentul altor potențiali ofertanți și implicit în detrimentul însuși interesului autorității contractante care ar putea beneficia de un produs cu autonomie superioară existent pe piață.

Cu titlu de exemplu, contestatoarea depune dovada atribuirii contractelor de achiziție publică ce aveau factori de evaluare similari licitației în discuție, respectiv factor tehnic privind puterea motorului, identic celui din procedura din speță, unicului ofertant - (..... CN1057316 licitație susținută pe 31.08, unic participant; CN1057315 licitație susținută pe 31.08, unic participant ...; CN1057347 licitație susținută pe 31.08, unic participant; CN1057346 licitație susținută pe 31.08, unic participant; CN1057187 licitație susținută pe 07.09.2023; CN1057150 licitație susținută pe 25.08.2023).

Sub un al doilea aspect, în ceea ce privește lipsa detalierii condițiilor tehnice privitoare la cea de-a doua componentă a achiziției - instalarea stațiilor de încărcare electrică, contestatoarea susține că obiectul achiziției se referă la achiziția unui microbuz electric, însoțit de stație de încărcare și, conform documentației de atribuire, această stație trebuie instalată și pusă în funcțiune, pentru a fi realizată recepția.

Or, cerințele tehnice privind stația de încărcare lipsesc cu desăvârșire, ceea ce, dincolo de întocmirea documentației de atribuire cu încălcarea dispozițiilor legale care impun respectarea principiului transparenței prin redactarea clară a cerințelor aplicabile tuturor operatorilor participanți la procedură, poate constitui o modalitate de favorizare a unui anumit operator economic avut în vedere de către autoritatea contractantă.

Astfel, instalarea unei stații de încărcare electrică este o operațiune de lucrări de construcții electrice, ce se supune reglementării ANRE și care implică o serie de lucrări precum: realizarea ATR - ului, fotografierea de trasee electrice pe diferite lungimi, lucrări de construcții de natura unor fundații sau prinderi speciale etc.

Contestatoarea precizează că, din prevederile caietului de sarcini lipsesc detalii cu privire la această componentă a obiectului achiziției, detalii care ar ajuta ofertanții să întocmească o ofertă competitivă, o ofertă ce ar putea fi comparată cu alte oferte de preț, lipsa detaliilor tehnice creând un avantaj nelegal ofertanților care, de exemplu, cunosc deja amplasamentul sau locația.

În lipsa unor cerințe tehnice clare, este imposibil pentru ofertanții să determine, de exemplu, câți metri liniari de cablu de alimentare trebuie să asigure de la punctul de conectare și până la rețea, dacă acest cablu se îngroapă sau este aerian, dacă necesită vreun punct de transformare sau nu, necesită un sistem de prindere pe postament propriu sau se prinde în perete, dacă necesită acoperiș împotriva intemperiilor etc.

Contestatoarea menționează că toate detaliile arătate presupun, pe lângă o serie de autorizații necesare (ANRE de exemplu), o mulțime de elemente de cost, materiale, lucrări, manopere, timpi de realizare etc., elemente care se reflectă în elaborarea ofertei, corectitudinea și conformitatea acesteia.

În consecință, contestatoarea solicită obligarea autorității contractante la remedierea documentației de atribuire în sensul prezentării operatorilor interesați a cerințelor tehnice privind stația de încărcare, ce constituie obiectul procedurii de achiziție.

Prin adresa nr. 6322 din 20.10.2023, înregistrată la Consiliu sub nr. 57784 din 23.10.2023 autoritatea contractantă a transmis punctul său de vedere față de contestația formulată de SC SRL, precum și documentele necesare soluționării contestației (urmare a solicitărilor Consiliului din adresele nr. 50419/C9/2567/15.09.2023 și nr. 55508/C9/2567/11.10.2023).

Prin punctul său de vedere autoritatea contractantă remarcă superficialitatea contestației care face confuzie între încărcătorul aferent microbuzului și o stație de încărcare rapidă.

Astfel, autoritatea contractantă susține că, în Ghidul de finanțare PNRR CIO publicat în Monitorul Oficial al României nr. 467 bis/10.V.2022

pe baza căruia a semnat contractul de finanțare, se menționează la pagina 7: "- înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante) - cod 074 - Material rulant transport urban curat (100% Climate Tag și 40% Environmental Tag) Investiția permite achiziționarea de vehicule nepoluante noi cu emisii zero de gaze de eșapament autobuze electrice/hidrogen, inclusiv nave asimilate autobuzelor care servesc transportului public de călători pe apă, tramvaie, troleibuze, microbuze electrice/hidrogen utilizate, inclusiv stații de reîncărcare pentru microbuze și autobuzele electrice (stații de reîncărcare rapidă - pe traseu - și stații de încărcare lentă - la autobază, incluse în costul autobuzelor)", iar la pagina 14 se menționează "Costul stațiilor de reîncărcare pentru autobuzele și microbuzele electrice va fi cuprins în costul vehiculelor: 1 stație de reîncărcare lentă pentru fiecare microbuz, 1 stație de reîncărcare lentă (la autobază) pentru fiecare autobuz, respectiv 1 stație de reîncărcare rapidă (pe traseu) la 1-3 autobuze achiziționate.

De aici rezultă că stația de reîncărcare nu este decât încărcătorul aferent microbuzului electric nicidecum o stație de încărcare rapidă pentru autovehicule electrice dotată cu conectori de tip 2 care să respecte standardul EN62196-2 sau EN62196-3.

Confuzia pe care o face contestatoarea nu este întâmplătoare, ci rezultatul lipsei de experiență similară în domeniul autovehiculelor electrice.

Pentru a proba afirmația sa, autoritatea contractantă face referire la contestația finalizată prin decizia CNSC nr. 1940/C11/2204 din 22.08.2023, în care aceeași contestatoare, care nu putea dovedi că are capacitatea tehnică de a îndeplini cerințele contractuale pentru furnizarea unui microbuz electric de transport persoane, a încercat pe calea unei contestații să oblige autoritatea contractantă, comuna, care intenționa achiziția unui microbuz electric tot prin PNRR CIO prin procedura inițiată în SEAP nr. CN1057187, să accepte experiența similară în domeniul vehiculelor poluante, dar CNSC a respins acest capăt de cerere.

Pentru a demonstra reaua-credință a contestatoarei, autoritatea contractantă invocă procedura similară derulată pentru achiziția unui microbuz nepoluant, CN1058075, inițiată de comuna Huruiești, unde autoritatea contractantă a solicitat prin caietul de sarcini aferent achiziției microbuzului electric: PUTERE ÎNCĂRCĂTOR - Minim 19 kW și unde contestatoarea a participat.

Deoarece în cuprinsul expunerii de motive pe acest subiect contestatoarea nu a adus niciun argument prin care să-și susțină criticile, de altminteri nici nu ar avea cum având în vedere participarea la procedura de la Huruiești, autoritatea contractantă solicită Consiliului să respingă acest capăt de cerere, ca nefondat, și, pe cale de consecință

autoritatea contractantă explicând că nu vede sensul unor măsuri de remediere pe acest subiect.

În continuare, autoritatea contractantă precizează că stația de reîncărcare lentă nu face obiectul unor autorizări suplimentare, nu presupune lucrări complexe de instalații electrice ce s-ar putea supune reglementărilor ANRE, lucrări complexe de construcții etc., motiv pentru care nu a făcut astfel de mențiuni în caietul de sarcini.

De altfel, nici Ghidul PNRR CIO publicat în Monitorul Oficial al României nr. 467bis/10.V.2022 nu face nicio referire cu privire la posibilitatea finanțării unor astfel de lucrări complexe pentru stațiile lente aferente microbuzelor electrice, toate aceste aspecte puteau fi lămurite dacă contestatoarea ar fi înțeles prevederile Ghidului de Finanțare PNRR CIO sau ar fi formulat o solicitare de clarificări către autoritatea contractantă.

Cu toate acestea, în spiritul unei transparențe totale, autoritatea contractantă susține că va propune măsuri de remediere ce vor stabili data și ora la care se va permite vizitarea amplasamentului unde se dorește a fi instalată stația lentă, fiecare participant la procedură putând astfel să adune toate informațiile necesare elaborării propunerii tehnice și financiare.

Având în vedere măsura de remediere propusă având ca subiect posibilitatea vizitării locației, autoritatea contractantă solicită Consiliului National de Soluționare a Contestațiilor să considere ca nefondată și lipsită de obiect solicitarea contestatoarei de a anula procedura pe acest capăt de cerere și să dispună continuarea procedurii.

Cu privire la criticile contestatoarei asupra factorului tehnic de evaluare nr. 1 - Putere sistem de acționare electric și implicit al algoritmului de punctare, autoritatea contractantă solicită respingerea lor, ca fiind nefondate și neîntemeiate.

Menționează autoritatea contractantă că în ghidul de finanțare, legiuitorul nu a impus restricții cu privire la puterea motorului, dimensiunile de gabarit, numărul de locuri etc., pentru microbuzele electrice, implicit la alegerea unor factori tehnici de evaluare, lăsând la aprecierea autorităților contractante stabilirea acestora în funcție de nevoile comunităților locale.

După semnarea contractului de finanțare și o procedură anulată inițiată în SEAP pentru a se achiziționa un microbuz nepoluant de 19+1 locuri, autoritatea contractantă arată că a elaborat o nouă strategie de contractare pentru achiziția unui microbuz electric de 22+1 locuri și, în consecință, a întocmit caietul de sarcini pe baza informațiilor disponibile, a caracteristicilor tehnice din celelalte proceduri publicate în SEAP, ținând cont de toate mențiunile din Ghidul de finanțare publicat în Monitorul Oficial al României și din contractul de finanțare semnat cu Ministerul Lucrărilor Publice și Administrației Teritoriului.

Prin cerința minimală din caietul de sarcini s-a avut în vedere ca microbuzul electric să aibă o putere adecvată pentru a reprezenta un real avantaj pentru autoritatea contractantă.

Cuplul este mai ridicat la viteze mici de deplasare pe drumuri în pantă, pe suprafețe alunecoase sau cu o infrastructură deficitară, așa cum se întâlnește deseori în mediul rural, de aceea cu cât puterea motorului vehiculului este mai mare cu atât și cuplul este mai mare, deci mai adecvat condițiilor de deplasare. În plus un motor cu o putere adecvată, va funcționa la turații mai mici, având un regim mai economic și mai eficient, ceea ce va contribui la fiabilitatea și longevitatea sa.

De altminteri, în legătură cu stabilirea cerinței minime cu privire la puterea maximă a motorului, autoritatea contractantă face referire la procedura de achiziție prin PNRR CIO inițiată în SEAP de UAT, CN1056150, care e posibil să fi fost omisă intenționat de către contestatoare în expunerea sa de motive.

Acolo, aceeași contestatoare a încercat să determine CNSC să oblige autoritatea contractantă să reducă puterea motorului de la 165 la 125 KW, iar Consiliul a respins capătul de cerere, prin decizia 1603 din 20.07.2023.

COMUNA susține că este dreptul acesteia să stabilească un factor de evaluare bazat pe o specificație tehnică dacă apreciază că aceasta are o importanță semnificativă în ce privește calitatea sau fiabilitatea produsului ce face obiectul achiziției.

Consiliul poate și trebuie să dispună înlocuirea sau eliminarea factorului de evaluare bazat pe acea specificație tehnică doar dacă se dovedește că respectiva specificație tehnică ar fi restrictivă.

Autoritatea contractantă susține că specificația tehnică pentru puterea maximă a motorului electric, de minim 150 kW, nu este restrictivă, iar în susținere, aduce în atenția Consiliului procedura de la, CN1056526 unde cerința a fost "Putere Maximă Motor - Minim 150 Kw", la care contestatoarea a participat, fapt probat prin raportul de participare, pe care îl atașează.

Mai mult, negând dreptul și expertiza autorității contractante în a stabili criteriile de evaluare ale unui produs în funcție de nevoile comunității, contestatoarea sugerează Consiliului să impună cuplul-motor ca element de apreciere și evaluare a calității sistemului de propulsie.

Or, autoritatea contractantă nu poate subscrie "perspectivei" contestatoarei de a înlocui un factor obiectiv de evaluare al calității motorului și implicit al produsului cu alt factor pentru care algoritmul de punctare ar fi bazat pe intensitatea unor "sentimente create" utilizatorilor, însă este obligată de Legea nr. 98/2016, în mod formal prin art. 189 alin. (2), că trebuie "să asigure o concurență reală între operatorii economici de aceea și factorii de evaluare trebuie să fie însoțiți de prevederi care să permită verificarea efectivă a informațiilor furnizate de către ofertanți".

Pentru îndeplinirea acestei obligații autoritatea contractantă consideră că trebuie să elimine posibilitatea ca propunerile tehnice să conțină specificații tehnice neverificabile, motiv pentru solicită CNSC să recomande prin soluția ce o va da, formularea unei clarificări din oficiu prin care autoritatea contractantă va solicita ca fiecare propunere tehnică să fie însoțită de un certificat de conformitate pentru un microbuz similar cu cel ofertat (fără a se solicita ca elementele de identificare ale microbuzului - respectiv serie de sasiu, serie motor, culoare etc., să fie identice cu cele ale microbuzului ce va fi livrat înțelegându-se prin aceasta că nu e necesar ca microbuzul să fie pe stoc) în scopul verificării efective a specificațiilor tehnice ale microbuzului propus de către ofertanți, inclusiv a puterii motorului, lipsa certificatului de conformitate conducând la declararea ofertei ca neconformă.

Astfel, concluzionează autoritatea contractantă că societatea acționează cu rea-credință și încearcă din nou să deturneze o procedura de achiziție, în încercarea de a ascunde propria incapacitate de a oferi un microbuz electric modern și cu caracteristici tehnice superioare susținând neadevăruri și dezinformând CNSC cu privire la produsele oferite de concurenții săi.

Autoritatea contractantă precizează că există cel puțin doi operatori economici care comercializează mărci renumite, ... și, care au prezentat oferte într-o procedura similară inițiată în SEAP de UAT, CN1054714, de care contestatoarea are cunoștință întrucât a exemplificat-o în expunerea de motive, fiecare dintre cei doi ofertanți propunând microbuze electrice conforme și care ar putea obține punctajul maxim la factorul tehnic 1 - Putere motor, ceea ce arată că se poate derula o competiție deschisă între produse de calitate, iar rezultatul acesteia nu poate fi influențat de algoritmul de punctare al puterii motorului.

Autoritatea contractantă solicită respingerea contestației formulată de SRL, ca nefondată și neîntemeiată, continuarea procedurii de atribuire și să se dispună ca, în cadrul procedurii, autoritatea contractantă să informeze participanții printr-o clarificare din oficiu, cu privire la necesitatea prezentării unui certificat de conformitate pentru un microbuz similar cu cel ofertat, pentru verificarea tuturor caracteristicilor tehnice fie microbuzului și corecta aplicare a algoritmului de punctare a factorului tehnic 1- putere motor.

Prin adresa nr. 322/30.10.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 59486/31.10.2023, contestatoarea a depus *Concluzii scrise* ca urmare a studierii dosarului constituit la Consiliu, prin care reiterează solicitările din cuprinsul contestației sale inițiale.

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

COMUNA, în calitate de autoritate contractantă, a inițiat licitația deschisă organizată în vederea atribuirii contractului de achiziții

publice având ca obiect „1 buc microbuz electric (nepoluant) pentru transport persoane”, cod CPV - 34144910-0 Autobuze electrice (Rev.2), prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. CN 1059156/02.09.2023, valoarea estimată a contractului fiind 1.230.675 lei, fără TVA, procedura de atribuire este suspendată.

Nemulțumită de anumite prevederi ale documentației de atribuire, ... SRL a înaintat contestația înregistrată la Consiliu cu nr. 50076/13.09.2023, solicitând cele precizate în partea introductivă.

În conformitate cu prevederile art. 611 alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, contestatoarea SC SRL a constituit cauțiunea în sumă de 24.613,50 lei, fiind depusă la dosar recipisa de consemnare nr. 209510632/1 eliberată de CEC BANK, Sucursala Victoria, la data de 18.09.2023.

Prin Încheierea nr. 2642/C9/2567 din 19.09.2023, a fost respinsă, ca nefondată, cererea de suspendare a procedurii de atribuire, formulată de SC SRL.

Analizând criticile formulate de societatea contestatoare, Consiliul constată că acestea vizează aspecte legate de modalitatea de elaborare a documentației de atribuire, ... SRL formulează critici cu privire la 2 aspecte din documentația de atribuire.

Primul aspect reclamat de SRL vizează modul de punctare pentru factorul de evaluare tehnic referitor la puterea sistemului de acționare electric, prevăzut la pct II.2.5 Criterii de atribuire din fișa de date.

”II.2.5 Criterii de atribuire

Cel mai bun raport calitate – pret

Autoritatea contractantă a ales să puncteze 4 factori de evaluare, printre care și:

Factor Tehnic nr. 1 - Putere sistem de acționare electric

Pondere: 20% Punctaj maxim factor: 20

Algoritm de calcul: Autoritatea Contractanta considera ca puterea maxima a sistemului de actionare electric trebuie sa fie cel putin 150 kW si sa poata dezvolta un cuplu motor de minim 1200 Nm la maxim 900 rot/min.

a) Pentru oferta admisibila cu cea mai mare putere maxima se va acorda punctajul maxim alocat, respectiv 20 puncte.

b) Pentru celelalte oferte admisibile , punctajul se va calcula astfel:

Putere maxima intre 151 si 160 kW inclusiv – 10 pct

Putere maxima intre 161 si 170 kW inclusiv –20 pct.

Ofertele care se vor referi la puteri maxime ale sistemului de actionare electric mai mici de 150 kW vor fi declarate neconforme. Ofertele care prezinta puteri maxime ale sistemului de actionare electric de 150 kW nu vor fi punctate iar cele care vor prezenta puteri maxime mai mari de 170 kW nu vor fi punctate suplimentar.

Criticile aduse de autoarea contestației vizează faptul c, în ceea ce privește factorul de evaluare „Putere sistem de acționare electric”, la pagina 6 din Caietul de sarcini este menționată ca cerință tehnică: *„Putere maximă: minim 150kW la maxim 1.750 RPM”.*

Sub un prim aspect, autoarea contestației apreciază că acordarea unei ponderi importante factorului tehnic privind puterea motorului nu

are nicio justificare obiectivă față de scopul însuși al achiziției, așa cum este descris în caietul de sarcini la punctul 1.1. - asigurarea transportului elevilor și preșcolarilor de la domiciliu la unitățile de învățământ și la activitățile școlare.

Argumentele aduse de contestatoare în favoarea criticii se bazează pe următoarele aspecte:

- *din această perspectivă, considerăm util să fie avută în vedere distincția dintre puterea motorului și cuplu, concepte diferite, dar foarte strâns legate. De fapt, se poate spune că între cele două există un raport invers. Puterea reprezintă viteza maximă a vehiculului. Cuplul este legat mai mult de accelerația vehiculului. Pentru un vehicul care este ceva mai puternic decât celălalt în ceea ce privește puterea, cealaltă opțiune de comparație este cuplul Nm. În consecință, am putea considera că vehiculul pornește și rulează mai repede, în ciuda puterii mici. De fapt, forța de cuplu aplicată roților asigură o anumită accelerație a vehiculului. Prin urmare, chiar dacă valoarea puterii vehiculului este scăzută, valoarea mare a Nm va crea acest sentiment;*

- *o putere mare a motorului poate fi justificată doar în condițiile în care vehiculul ce se dorește a fi achiziționat urmează să fie supus unor cerințe de trafic ce presupun deplasări cu viteze mari, în niciun caz pentru transportul unor copii, în localitate, maximum între localitățile aceluiași județ ori din județele învecinate, viteza de rulare fiind de 50 - 90 km/h dacă ne raportăm la limitele de viteză legală prevăzute de legislația rutieră.*

Se au în vedere și precizările achizitoarei în favoarea modului în care a stabilit algoritmul de punctare, respectiv:

- *prin cerința minimală din caietul de sarcini, s-a avut în vedere ca microbuzul electric să aibă o putere adecvată pentru a reprezenta un real avantaj pentru autoritatea contractantă;*

- *cuplul este mai ridicat la viteze mici de deplasare, pe drumuri în pantă, pe suprafețe alunecoase sau cu o infrastructură deficitară, așa cum se întâlnește deseori în mediul rural, de aceea cu cât puterea motorului vehiculului este mai mare cu atât și cuplul este mai mare, deci mai adecvat condițiilor de deplasare. În plus un motor cu o putere adecvată, va funcționa la turații mai mici, având un regim mai economic și mai eficient, ceea ce va contribui la fiabilitatea și longevitatea sa;*

- *un motor subdimensionat, de putere mică, va fi solicitat la capacitatea maximă, ceea ce va duce la uzură prematură, costuri de întreținere mult mai mari pentru autoritatea contractantă și posibile întreruperi în funcționarea microbuzului, cu efecte negative asupra transportului local și a poluării mediului.*

Raționamentul conturat de societatea contestatoare, în favoarea faptului că alegerea factorului tehnic de evaluare nr. 1 - Putere sistem de acționare electric este restrictivă nu este judicios din considerentele mai jos prezentate.

Înainte de a proceda la analiza pe fond a aspectelor sesizate de SRL, Consiliul găsește util expunerea câtorva elemente din cadrul documentației de atribuire, menite să înlesnească înțelegerea ei, cât și să îi circumstanțieze soluționarea.

Obiectul suspus procedurii de atribuire îl constituie, potrivit pct. II.1.4 *Descrierea succinta a contractului sau a achizitiei/achizitiilor* din fișa de date:

"1 bucata microbuz nepoluant/electric și 1 buc stație de reîncărcare lentă/standard."

În cuprinsul caietului de sarcini autoritatea contractantă a detaliat contextul realizării acestei achiziții de produse, respectiv:

(...)

Din datele culese in teren se pot trage cateva concluzii:

- necesitatea achiziționării de microbuze școlare nepoluante pentru transport persoane este justificată și de uzura ridicată a microbuzelor școlare aflate în funcțiune
- exista o mare deschidere, disponibilitate si expertiza din partea autoritatilor publice locale pentru efectuarea de proiecte de investitii pentru imbunatatirea infrastructurii solare la nivel local.
- exista o larga deschidere pentru dezvoltare de parteneriate in vederea accesarii fondurilor nerambursabile necesare imbunatatirii calitatii vietii pentru populatia rurala;
- Masura propusa va contribui la solutionarea urmatoarelor nevoi:
- facilitatea accesului la educatie de calitate, asigurarea egalitatii de sanse prevenirea abandonului scolar;
- realizarea conectivității de la domiciliul elevilor la unitatile de invatamant pentru asigurarea unui act educațional adecvat , respectiv pentru realizarea in siguranța a activitatilor extrascolare;
- protejarea mediului înconjurător prin achiziționarea unui microbuz electric nepoluant pentru transport persoane (cu au zero emisii gaze de eșapament) utilizat în scopuri comunitare
- microbuze electrice.

1.2 Informații despre contextul care a determinat achiziționarea produselor

Prin Hotarare a Consiliului local s-a decis aprobarea Acordului de parteneriat între comuna cu Comuna in vederea accesarii de fonduri in cadrul apelului de proiecte din Programul National de Redresare si Rezilienta (PNRR), Componenta C10 Fondul local, I.1. Mobilitate urbana, I.1.1.

Inoirea pacului destinate transportului public (achizitia de vehicule nepoluante) si I.1.3 Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde -puncte de reincarcare vehicule electrice. Pe raza UAT Comuna exista un numar de 2 Scolii cu clase in ciclul prescolar, primar si gimnazial, cu un numar total de elevi dupa cum urmeaza:

- Școala - învățământ primar și gimnazial;
- Școala și Grădinița, învățământ primar și preșcolar;

Autoritățile locale au identificat în prezent un număr de **230 elevi** care necesita transport zilnic in vederea participarii la cursurile primare si gimnaziale si au ajuns la concluzia ca microbuzul existent parcurge estimat un numar de **450 km/zi** doar pentru transportul scolarilor catre si de la scoala, inasa, avand in vedere numarul mare de elevi este foarte greu ca un singur microbuz sa asigure transportul tuturor elevilor astfel incat sa fie respectate orele de cursuri. Pentru indeplinirea cu succes a acestor activitati care contribuie la asigurarea accesibilității și conectivității, elemente cheie pentru dezvoltarea economică și socială se dorește achiziționarea unui microbuz electric (nepoluant) pentru transport persoane.

Din cauza bugetului redus al comunei, a fost amanata achizitia unor vehicule moderne nepoluante care sa sustina infrastructura unitatilor scolare aflate pe raza localitatii. Luand in considerare aceasta expunere de motive putem considera ca este pe deplin justificată achizitia unui microbuz electric (nepoluant) pentru transport persoane .

Asfel, in urma dotarii cu un vehicul electric nepoluant prin intermediul proiectului de investitii, va creste gradul de accesibilitate a prescolarilor si a elevilor de pe tetdin ciclul primar si gimnazial la un proces educativ de calitate și vor fi eliminate pericolelor ce pot apărea ca urmare a infrastructurii existente deficitare.

(...)

3.1 Descrierea situatiei actuale la nivelul Autorității Contractante

În urma unei analize realizate la nivelul Comunei în acest moment există un număr de 230 elevi care necesită transport zilnic în vederea participării la cursurile primare și gimnaziale, însă acest număr putând varia de la un an la altul.

Microbuzul existent parcurge estimat un număr de 450 km/zi doar pentru transportul școlarilor către și de la școală, însă, având în vedere numărul mare de elevi este foarte greu ca un singur microbuz să asigure transportul tuturor elevilor astfel încât să fie respectate orele de cursuri.

Argumentele care au stat la baza alegerii factorului de evaluare reclamat se regăsesc și în cadrul *Strategiei de contractare nr. 3882/26.06.2023*, respectiv:

C. PUTERE MAXIMA SISTEM DE ACȚIONARE ELECTRIC - P3 - punctaj maxim 20 de puncte

Microbuzul electric trebuie să aibă o putere adecvată pentru a reprezenta un real avantaj pentru Autoritatea Contractantă. Este cunoscut faptul că motorul unui microbuz electric transmite un cuplu constant la roată, spre deosebire de microbuzele cu motor termic care au o cutie de viteze ce transmite un cuplu variabil. Acest cuplu variabil este mai ridicat la viteze mici de deplasare, pe drumuri în pantă, etc.

Ținând cont de faptul că un motor electric, cu o putere egală cu cea a unui motor termic, transmite un cuplu la roată cu 30-40% mai mic, această caracteristică poate afecta serios performanțele microbuzului, generând dificultăți în parcurgerea sectoarelor de drum cu viteză redusă, în pante, pe suprafețe alunecoase sau cu o infrastructură deficitară, așa cum se întâmplă în mediul rural.

De aceea autoritatea contractantă își propune să achiziționeze un microbuz al cărui motor să aibă o putere adecvată pentru a funcționa la turații mai mici, cu un regim mai economic și mai eficient, ceea ce va contribui la fiabilitatea și longevitatea sa. Autoritatea Contractantă consideră că un motor subdimensionat va fi solicitat la capacitatea maximă deoarece va funcționa la turații ridicate ceea ce va duce la uzură prematură, costuri de întreținere mult mai mari și posibile întreruperi în funcționarea microbuzului cu consecințe negative asupra transportului local și a poluării mediului obligând autoritatea contractantă să asigure resurse financiare pentru a închiria un microbuz de capacitate similară cel mai probabil unul poluant.

Algoritm de calcul:

Autoritatea Contractantă consideră că puterea maximă a sistemului de acționare electric trebuie să fie cel puțin 150 kW și să poată dezvolta un cuplu motor de minim 1200 Nm la maxim 900 rot/min.

a) Pentru oferta admisibilă cu cea mai mare putere maximă se va acorda punctajul maxim alocat, respectiv 20 puncte.

b) Pentru celelalte oferte admisibile, punctajul se va calcula astfel:

■ Putere maximă între 151 și 160 kW inclusiv - 10 pct

■ Putere maximă între 161 și 170 kW inclusiv - 20 pct.

Ofertele care se vor referi la puteri maxime ale sistemului de acționare electric mai mici de 150 kW vor fi declarate neconforme. Ofertele care prezintă puteri maxime ale sistemului de acționare electric de 150 kW nu vor fi punctate iar cele care vor prezenta puteri maxime mai mari de 170 kW nu vor fi punctate suplimentar.

Prezintă relevanță și precizările achizitoarei din cuprinsul punctului de vedere, vizavi de argumentele care au stat la baza demarării procedurii de atribuire în cauză și care au condus la stabilirea specificațiilor tehnice, respectiv:

2. Cu privire la criticile contestatorului asupra factorului tehnic de evaluare nr. 1 - Putere sistem de acționare electric și implicit al algoritmului de punctare.

Analizând conținutul contestației, vă solicităm să o respingeți ca fiind nefondată și neîntemeiată pentru următoarele motive:

Un prim motiv este că susținerea contestatorului referitoare la alegerea factorului tehnic puterea motorului microbuzului ca fiind restrictivă, este neîntemeiată.

Menționăm că Autoritatea Contractantă a întocmit un proiect pentru achiziția de vehicule nepoluante și stații de încărcare rapidă cu finanțare prin PNRR Componenta 10 -

Fondul Local, pe baza ghidului de finanțare publicat în Monitorul Oficial al României Nr. 467 bis/10.V.2022.

În ghidul de finanțare, legiuitorul nu a impus restricții cu privire la puterea motorului, dimensiunile de gabarit, numărul de locuri, etc., pentru microbuzele electrice, implicit la alegerea unor factori tehnici de evaluare lăsând la aprecierea autorităților contractante stabilirea acestora în funcție de nevoile comunităților locale.

După semnarea contractului de finanțare și o procedură anulată inițiată în SEAP pentru a achiziționa un microbuz nepoluant de 19+1 locuri, Autoritatea Contractantă a elaborat o nouă strategie de contractare pentru achiziția unui microbuz electric de 22+1 locuri și, în consecință, a întocmit caietul de sarcini pe baza informațiilor disponibile, a caracteristicilor tehnice din celelalte proceduri publicate în SEAP, ținând cont de toate mențiunile din ghidul de finanțare publicat în Monitorul Oficial al României și din contractul de finanțare semnat cu Ministerul Lucrărilor Publice și Administrației Teritoriului.

În cadrul procedurii inițiate în SEAP, data fiind valoarea estimată a achiziției, în conformitate cu pragurile stabilite prin Legea 98/2016 achiziția urmează să se facă pe baza celui mai bun raport calitate-preț, iar în conformitate cu Art 187 4) și 5) **Autoritatea Contractantă a stabilit puterea motorului electric ca factor de evaluare cu privire la calitatea și avantajele produsului.**

Prin cerința minimală din caietul de sarcini, s-a avut în vedere ca microbuzul electric să aibă o putere adecvată pentru a reprezenta un real avantaj pentru Autoritatea Contractantă.

Cuplul este mai ridicat la viteze mici de deplasare, pe drumuri în pantă, pe suprafețe alunecoase sau cu o infrastructură deficitară, așa cum se întâlnește deseori în mediul rural, de aceea cu cât puterea motorului vehiculului este mai mare cu atât și cuplul este mai mare, deci mai adecvat condițiilor de deplasare. În plus un motor cu o putere adecvată, va funcționa la turații mai mici, având un regim mai economic și mai eficient, ceea ce va contribui la fiabilitatea și longevitatea sa.

Un motor subdimensionat, de putere mică, va fi solicitat la capacitatea maximă, ceea ce va duce la uzură prematură, costuri de întreținere mult mai mari pentru autoritatea contractantă și posibile întreruperi în funcționarea microbuzului, cu efecte negative asupra transportului local și a poluării mediului.

Aceasta ar obliga instituția să recurgă la soluția închirierii unui microbuz, cel mai probabil cu motor termic deoarece vehiculele electrice cu capacitate de 22 de locuri sunt disponibile într-un număr foarte limitat ceea ce ar anula unul din obiectivele achiziției - respectiv protecția mediului prin utilizarea unui microbuz nepoluant.

De aici rezulta diferența de calitate între motoarele de putere redusă și cele de putere adecvată de care a ținut cont autoritatea contractantă când a elaborat strategia de contractare și a stabilit criteriile de atribuire conform prevederilor articolului 187 alin. 4) din Legea 98/2016.

Așadar din economia celor anterior redată, argumentele care au stat la baza alegerii factorului de evaluare și a modalității de punctare au constatat în alegerea unui microbuz electric care să aibă o putere adecvată. Printre avantajele pe care le va obține, așa cum a susținut și achizițitoarea, prin utilizarea respectivului factor sunt următoarele:

- cu cât puterea motorului vehiculului este mai mare cu atât și cuplul este mai mare, deci mai adecvat condițiilor de deplasare.

- în plus un motor cu o putere adecvată, va funcționa la turații mai mici, având un regim mai economic și mai eficient, ceea ce va contribui la fiabilitatea și longevitatea sa;

- per a contrario, un motor subdimensionat, de putere mică, va fi solicitat la capacitatea maximă, ceea ce va duce la uzură prematură, costuri de întreținere mult mai mari pentru autoritatea contractantă și posibile întreruperi în funcționarea microbuzului, cu efecte negative asupra transportului local și a poluării mediului.

Ori câtă vreme achiziția a identificat în mod obiectiv *avantajele calitative reale* care se obțin din utilizare respectivului factor de evaluare, în deplină concordanță cu dispozițiile art. 32 alin. (2) și alin. (8) lit. a) din H.G. nr. 395/2016:

„(2) Factorii de evaluare a ofertelor, precum și algoritmul de punctare prevăzut la alin. (1) se precizează în mod clar și detaliat în cadrul documentației de atribuire și vor reflecta metodologia de punctare a avantajelor care vor rezulta din propunerile tehnice și financiare prezentate de ofertanți **și trebuie să aducă un avantaj real**, să nu fie formali și să poată fi urmăriți în cadrul procesului de evaluare a ofertelor și aplicare a criteriului de atribuire.”

(...)

(8) **Atunci când stabilește factorii de evaluare a ofertelor, autoritatea contractantă nu are dreptul de a utiliza factori care:**

a) nu au o legătură directă cu natura și obiectul contractului de achiziție publică ce urmează să fie atribuit;

b) **nu reflectă un avantaj pe care autoritatea contractantă îl poate obține prin utilizarea factorului de evaluare respectiv.**

(9) Ponderea stabilită pentru fiecare factor de evaluare nu trebuie să conducă la distorsionarea rezultatului aplicării procedurii pentru atribuirea contractului de achiziție publică. Pentru fiecare factor de evaluare autoritatea contractantă are obligația de a stabili o pondere care să reflecte în mod corect:

a) **importanța caracteristicii tehnice/funcționale considerate a reprezenta un avantaj calitativ, de mediu și/sau social ce poate fi punctat;** sau

b) cuantumul valoric al avantajelor de natură financiară pe care ofertanții le pot oferi prin asumarea unor angajamente suplimentare în raport cu cerințele minime prevăzute în caietul de sarcini sau documentul descriptiv.

nu se poate reține caracterul pretins a fi restrictiv astfel cum reclamă contestatoarea.

Atâta vreme cât pentru achiziție prezintă interes în cauză asigurarea unor condiții de transport fără întreruperi, adecvat condițiilor de deplasare la viteze mici pe drumuri în pantă, pe suprafețe alunecoase sau cu o infrastructură deficitară, așa cum se întâlnește deseori în mediul rural este justă, alegerea unei puteri mai mari a motorului, care implică și un cuplu mai mare, aspect care rezultă din modalitatea în care a ales să puncteze factorul de evaluare (așa cum a fost anterior reținut cuplul este mai ridicat la viteze mici de deplasare).

Contrar celor susținute de contestatoare, potrivit cărora: ”Considerăm util să fie avută în vedere distincția dintre puterea motorului și cuplu, concepte diferite, dar foarte strâns legate. De fapt, se poate spune că între cele două există un raport invers. Puterea reprezintă viteza maximă a vehiculului. Cuplul este legat mai mult de accelerația vehiculului. Pentru un vehicul care este ceva mai puternic decât celălalt în ceea ce privește puterea, cealaltă opțiune de comparație este cuplul Nm. În consecință, am putea considera că vehiculul pornește și rulează mai repede, în ciuda puterii mici. De fapt, forța de cuplu aplicată roților asigură o anumită accelerație a vehiculului. Prin urmare, chiar dacă valoarea puterii vehiculului este scăzută, valoarea mare a Nm va crea acest sentiment”, Consiliul reține temeinicia argumentelor aduse de achizițoare, respectiv faptul că:

Viteza se definește ca mărimea fizică egală cu raportul dintre distanța parcursă de un corp în mișcare și timpul în care este parcursă acea distanță și se măsoară pentru autovehicule în km/oră în Europa (sau mile/oră în alte zone geografice), în timp ce puterea se măsoară în kW sau cai putere și se definește ca mărimea fizică egală raportul dintre lucrul mecanic (L) efectuat de o forță și timpul (Δt) în care se efectuează acest lucru mecanic și se măsoară în W(watt) sau CP (cai putere $1CP=746W$);

De aceea, afirmația ca ”Puterea reprezintă viteza maximă a vehiculului” nu poate fi riguroasă, deoarece cuplul are legătură cu momentul forței aplicate într-un punct, în cazul

unui microbuz la roata acestuia, si se exprima in $N \cdot m$ iar accelerația unui vehicul este calculata ca raportul vitezei acestuia pe unitatea de timp si se exprima in m/s^2 asaca nu exista nicio legătură directă între ele.

Sunt o serie de alti factori care pot influenta accelerația cum ar fi aerodinamică autovehiculului, starea si tipul anvelopelor, greutatea vehiculului, configurația terenului si puterea motorului.

Probabil ca o confuzie îl determina pe contestator sa concluzioneze ca "De fapt, forța de cuplu aplicată roților asigură o anumită accelerație a vehiculului. Prin urmare, chiar dacă valoarea puterii vehiculului este scăzută, valoarea mare a Nm va crea acest sentiment".

Se au în vedere și următoarele dispozițiile legale incidente, respectiv:

- articolul 187 alin. (1) si (2) din Legea nr. 98/2016:

„(1) Fara a aduce atingere dispozițiilor legale sau administrative privind prețul anumitor produse ori remunerarea anumitor servicii, autoritatea contractanta atribuie contractul de achiziție publica/acordul- cadru ofertantului care a depus oferta cea mai avantajoasa din punct de vedere economic.

(2) În sensul dispozițiilor alin. (1), autoritatea contractanta stabileste oferta cea mai avantajoasa din punct de vedere economic pe baza criteriului de atribuire si a factorilor de evaluare prevăzuți în documentele achiziției."

- art. 189 alin. (2) si (3) din același act normativ:

„(2) În sensul alin. (1), factorii de evaluare utilizați de autoritatea contractanta trebuie sa asigure o concurența reală între operatorii economici si sa fie însoțiți de prevederi care sa permită verificarea efectivă a informațiilor furnizate de către ofertanti, în scopul aplicării factorilor de evaluare.

(3) Atunci când considera necesar, autoritatea contractanta verifica exactitatea informațiilor si dovezilor furnizate de ofertanti."

- art. 32 alin. (2) din H.G. nr. 395/2016:

„(2) Factorii de evaluare a ofertelor, precum si algoritmul de punctare prevăzut la alin. (1) se precizeaza în mod clar si detaliat în cadrul documentației de atribuire si vor reflecta metodologia de punctare a avantajelor care vor rezulta din propunerile tehnice si financiare prezentate de ofertanti si trebuie sa aduca un avantaj real, sa nu fie formali si sa poata fi urmăriți în cadrul procesului de evaluare a ofertelor si aplicare a criteriului de atribuire."

(...)

(8) Atunci când stabilește factorii de evaluare a ofertelor, autoritatea contractantă nu are dreptul de a utiliza factori care:

a) nu au o legătură directă cu natura și obiectul contractului de achiziție publică ce urmează să fie atribuit;

b) nu reflectă un avantaj pe care autoritatea contractantă îl poate obține prin utilizarea factorului de evaluare respectiv.

(9) Ponderea stabilită pentru fiecare factor de evaluare nu trebuie să conducă la distorsionarea rezultatului aplicării procedurii pentru atribuirea contractului de achiziție publică. Pentru fiecare factor de evaluare autoritatea contractantă are obligația de a stabili o pondere care să reflecte în mod corect:

a) importanța caracteristicii tehnice/funcționale considerate a reprezenta un avantaj calitativ, de mediu și/sau social ce poate fi punctat; sau

b) cuantumul valoric al avantajelor de natură financiară pe care ofertanții le pot oferi prin asumarea unor angajamente suplimentare în raport cu cerințele minime prevăzute în caietul de sarcini sau documentul descriptiv.

- art. 139 alin. (1) si (2) din H.G. nr. 395/2016:

„(1) În cazul în care atribuirea contractului de achiziție publica/acordului-cadru se face pe baza criteriului "cel mai bun raport calitate-pret" sau "cel mai bun raport calitate-cost", evaluarea ofertelor se realizeaza prin acordarea, pentru fiecare oferta în parte, a unui punctaj rezultat ca urmare a aplicării algoritmului de calcul stabilit în documentația de atribuire. (2) În cazul prevăzut la alin. (1), se stabileste clasamentul ofertelor prin ordonarea descrescătoare a punctajelor respective, oferta castigatoare fiind cea de pe primul loc, respectiv cea cu cel mai mare punctaj."

Din economia prevederilor legale anterior redactate, Consiliul determină că ceea ce este de interes la alegerea factorilor de evaluare este împrejurarea ca ponderea stabilită pentru fiecare factor de evaluare trebuie să nu conducă la distorsionarea rezultatului aplicării procedurii pentru atribuirea contractului de achiziție publică.

Alegerea pragului minim stabilit pentru puterea motorului, respectiv 150 KW nu este restrictivă, în expunerea sa de motive însăși contestatoarea recunoaște implicit că motorul de care dispune este conform cu cerințele minime din caietul de sarcini nefiindu-i *restricționată* participarea la procedură.

Însă, apreciază Consiliul că, prin raportarea la speța în analiză, alocarea unei ponderii de 20% pentru acest factor de evaluare 1 reclamat conduce la distorsionarea rezultatului, prin prisma istoricului procedurilor de atribuire la care fac referire atât societatea contestatoare, cât și autoritatea contractantă, potrivit cărora la majoritatea contestațiilor depuse documentațiile de atribuire au fost remediate, prin diminuarea pragului de 165 KW la 150 KW stabilit pentru specificația tehnică *Putere sistem de actionare electric*, iar concurența a fost destul de limitată (doi operatori economici).

În primul articol al normelor metodologice de aplicare a legii achizițiilor publice se atrage atenția că, pe parcursul aplicării procedurii de atribuire, autoritatea contractantă are obligația de a lua toate măsurile necesare pentru a evita apariția unor situații de natură să determine împiedicarea, restrângerea sau denaturarea concurenței. În cazul în care constată apariția unei astfel de situații, autoritatea are obligația de a elimina efectele rezultate dintr-o astfel de împrejurare, adoptând, potrivit competențelor, după caz, măsuri corective de modificare, încetare, revocare sau anulare ale actelor care au afectat aplicarea corectă a procedurii de atribuire sau ale activităților care au legătură cu acestea. Autoritatea este responsabilă pentru modul de atribuire a contractului de achiziție publică/ acordului-cadru, inclusiv achiziția directă, cu respectarea tuturor dispozițiilor legale aplicabile.

Într-adevăr, după cum a statuat și Curtea de Apel, Secția a VIII-a de contencios administrativ și fiscal, în decizia civilă nr. 2762 din 11 decembrie 2008, raportat la nevoile sale, autoritatea este singura în măsură să decidă asupra acestora și asupra modalității de satisfacere a lor, însă această decizie nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate, de natură a restrânge concurența între agenții economici, întrucât s-ar aduce atingere principiilor care stau la baza atribuirii contractului de achiziție publică – nediscriminarea și tratamentul egal. Scopul noii legislații privind achizițiile publice este de promovare a concurenței între operatorii economici, din perspectiva legii privind achizițiile publice, prin nediscriminare se înțelege asigurarea condițiilor de manifestare a concurenței reale pentru ca oricare operator economic, indiferent de naționalitate, să poată participa la procedura de

atribuire și să aibă șansa de a deveni contractant, iar prin tratament egal se înțelege stabilirea și aplicarea, oricând pe parcursul procedurii de atribuire, de reguli, cerințe și criterii identice pentru toți operatorii economici, astfel încât aceștia să beneficieze de șanse egale de a deveni contractanți. Obiectivul obligației autorității de respectare a principiului egalității de tratament consistă în favorizarea dezvoltării unei concurențe corecte și efective la procedura de atribuire. Principiul impune ca toți ofertanții să dispună de aceleași șanse în formularea termenilor ofertelor lor și ca acestea să fie supuse acelorași condiții pentru toți concurenții (Hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene din 11 mai 2017, Archus și Gama, C-131/16, EU:C:2017:358).

Astfel, Consiliul apreciază că pentru a se respecta principiile care stau la baza atribuirii contractelor de achiziție publică, obligația achizitoarei este de asigurare a unui cadru legal necesar pentru a realiza achiziționarea de bunuri, servicii și lucrări în condiții de eficiență economică și socială. Cu alte cuvinte achizitoarea trebuind să asigure un cadru concurențial cât mai larg și să nu limiteze în mod artificial concurența în cadrul achizițiilor publice, adaptând achizițiile publice astfel încât să permită participarea la procedură a unui număr cât mai mare de operatori economici, Consiliul apreciază că se impune reducerea ponderii alocate acestui factor, cu titlu de exemplu o pondere de 10% față de ponderea de 20 % stabilită ar minimiza/atenua distorsionarea rezultatului aplicării respectivului algoritm stabilit.

Critica adusă vizavi de următorul aspect: Or, având în vedere cele două prevederi, rezultă că oferta pentru un produs a cărui putere este minimum 150 kW și care ar întruni cerința tehnică din caietul de sarcini [oferta fiind, deci, conformă) nu ar avea în fapt o șansă reală întrucât nu ar putea obține niciun punct pentru factorul de evaluare „Puterea maximă sistem de acționare electric”, fiind cotate, potrivit algoritmului din Fișa de date, cu 0 puncte este găsită întemeiată de Consiliu.

Așa cum a susținut și SRL, având în vedere modalitatea de formulare a cerinței tehnice privind puterea motorului și, cu precădere, algoritmul de calcul al factorului tehnic - puterea motorului, se restrânge în mod nelegal concurența prin faptul că, deși teoretic pot depune oferte toți operatorii economici care au în portofoliu un vehicul cu o putere minimă de 150 Kw, în realitate o astfel de ofertă, deși conformă față de cerința din caietul de sarcini, nu ar putea fi punctată, fiind alocate acesteia 0 puncte.

Așadar există o disproporție în ceea ce privește modul de punctare a ofertelor.

Astfel, în timp ce Ofertele care prezintă puteri maxime ale sistemului de acționare electric de 150 kW nu primesc niciun punct, o creștere de 9 KW (intervalul 151 si 160 kW)), are ca efect punctarea cu 10 puncte, ceea ce este de natură a distorsiona rezultatul procedurii.

Consiliul apreciază că este judicios a puncta și ofertele care prezintă puteri maxime ale sistemului de acționare electric de 150 kW.

Așadar, având în vedere rolul achizitoarei de organizatoare a procedurii de atribuire, este în sarcina acesteia asigurarea unui cadru concurențial așa cum a fost anterior punctat de Consiliu.

În același mod a raționat Consiliul și cu ocazia pronunțării Deciziei nr. 2478/C4/2700 din data de 20.10.2023.

În ceea ce privește solicitarea adresată de autoritatea contractantă privind modificarea documentației de atribuire, în vederea respectării dispozițiilor art. 189 alin (2) din Legea nr. 98/2016: *"sa asigure o concurență reală între operatorii economici de aceeași factură de evaluare trebuie să fie însoțiți de prevederi care să permită verificarea efectivă a informațiilor furnizate de către ofertanți"* motivat de eliminarea posibilității ca propunerile tehnice să conțină specificații tehnice neverificabile: *"rugăm CNSC să recomande prin soluția ce o va da formularea unei clarificări din oficiu prin care Autoritatea Contractantă va solicita ca fiecare propunere tehnică să fie însoțită de un certificat de conformitate pentru un microbuz similar celui oferat (...) în scopul verificării efective a specificațiilor tehnice ale microbuzului propus de ofertanți, inclusiv a puterii motorului, lipsa certificatului de conformitate conducând la declararea ofertei ca neconformă,"* aceasta este neîntemeiată, jurisprudența Consiliului fiind constantă sub aspectul nelegalității solicitării unui certificat de conformitate la momentul ofertării, cu titlu de exemplu fiind cele reținute în cadrul Deciziei nr. 2214/C2/2265 din data de 21.09.2023:

"Pe de altă parte, are în vedere Consiliul că certificatul de conformitate (COC) în original al autovehiculului servește la eliberarea cărții de identitate de către Registrul Auto Român, lipsa lui conducând la imposibilitatea înmatriculării autovehiculului.

Date fiind acestea este evident că solicitarea de prezentare a *certificatului de conformitate (COC)* în etapa de evaluare a ofertelor, chiar aparținând unui alt autovehicul decât a celui pe care ofertantul își asumă obligația de a-l furniza, este de natură a restrânge participarea la procedură, prin favorizarea acelor operatori economici care au pe stoc autovehiculul care va fi furnizat or *același tip/variantă de vehicul cu cel oferat*.

(...)

Având în vedere însă necesitatea documentului în discuție la înmatricularea autovehiculului, aspect confirmat și de contestator, cerința se impune a fi menținută dar ca obligație la momentul livrării autovehiculului, aflată deci în sarcina operatorului economic desemnat câștigător și cu care autoritatea contractantă a intrat deja în relație contractuală prin perfectarea contractului.

Aceeași abordare a avut Consiliul și cu ocazia pronunțării Deciziei nr. 2478/C4/2700 din data de 20.10.2023, fiind reținute următoarele:

3. În ceea ce privește cerința privind certificatul de omologare, prevăzută la pag. 8 din caietul de sarcini: *«„Verificare. Ofertantul trebuie să furnizeze certificatul de conformitate a vehiculului” – se solicită prezentarea certificatului de conformitate (COC) pentru același tip/variantă de vehicul cu cel oferat»*, se solicită ca prezentarea certificatului de conformitate (COC) să se facă la data livrării microbuzului.

Consiliul reține că 4 rânduri mai jos de cerința mai sus criticată se menționează: *„Autoritatea contractantă solicită prezentarea certificatului de conformitate (COC) la livrare, nefiind acceptate microbuzele însoțite doar de certificatul de omologare individuală”*.

În sensul că certificatul de conformitate (COC) se va prezenta la livrare s-a exprimat și autoritatea contractantă în punctul de vedere.

Având în vedere că din propoziția *„Ofertantul trebuie să furnizeze certificatul de conformitate a vehiculului”* reiese clar obligația prezentării acestui certificat în ofertă, Consiliul consideră că pentru o informare completă, corectă și explicită a ofertanților, potrivit art. 20

alin. (2) din HG nr. 395/2016, se impune înlocuirea singamei „ofertantul” cu „furnizorul” și/sau reformularea acestei cerințe în sensul că prezentarea certificatului se face la furnizarea microbuzului.

Referitor la cea de-a doua critică adusă, se reține că acesta vizează lipsa cerințelor tehnice privind stațiile de reîncărcare.

Argumentele aduse de contestatoare în favoarea criticii formulate vizează următoarele aspecte:

- *instalarea unei statii de incarcare electrica este o operațiune de lucrări de constructii electrice, ce se supune reglementarii ANRE si care implica o serie de lucrări precum: realizarea ATR - ului, fotografierea de trasee electrice pe diferite lungimi, lucrări de constructii de natura unor fundații sau prinderi speciale, etc.*

- *din prevederile caietului de sarcini lipsesc detalii cu privire la aceasta componenta a obiectului achiziției, detalii care ar ajuta ofertantii sa intocmeasca o oferta competitiva, o oferta ce ar putea fi comparata cu alte oferte de pret, lipsa detaliilor tehnice creând un avantaj nelegal ofertanților care, de exemplu, cunosc deja amplasamentul sau locația;*

- *in lipsa unor cerințe tehnice clare, este imposibil pentru ofertanți sa determine, de exemplu, cati metri liniari de cablu de alimentare trebuie sa asigure de la punctul de conectare si pana la rețea, daca acest cablu se ingroapa sau este aerian, daca necesita vreun punct de transformare sau nu, necesita un sistem de prindere pe postament propriu sau se prinde in perete daca necesita acoperiș împotriva intemperiilor, etc.*

- *toate detaliile de mai sus presupun pe langa o serie de autorizații necesare (ANRE de exemplu), o mulțime de elemente de cost, materiale, lucrări, manopere, timpi de realizare, etc. Toate aceste elemente se reflecta in elaborarea ofertei, corectitudinea si conformitatea acesteia.*

Se au în vedere și susținerile achizitoarei, potrivit cărora contestatoarea face confuzie între "încărcătorul aferent microbuzului" și o stație de încărcare rapidă.

În favoarea celor susținute achizitoarea face trimitere la Ghidul de finanțare PNRR/2022/C10 publicat în Monitorul Oficial al României Nr. 467 bis/10.V.2022 pe baza caruia Autoritatea Contractanta a semnat contractul de finanțare se menționează la pagina 7: "I.1.1. - înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante) - cod 074 - Material rulantele transport urban curat (100% Climate Tag și 40% Environmental Tag) Investiția permit achiziționarea de vehicule nepoluante noi cu emisii zero de gaze de eșapament autobuze electrice/hidrogen, inclusiv nave asimilate autobuzelor care servesc transportului public de călători pe apă, tramvaie, troleibuze, microbuze electrice/hidrogen utilizate, inclusiv stații de reîncărcare pentru microbuze și autobuzele electrice (stații de reîncărcare rapidă -pe traseu- și stații de încărcare lentă -la autobază- incluse în costul autobuzelor)."

Iar la pagina 14 se menționează "Costul stațiilor de reîncărcare pentru autobuzele și microbuzele electrice va fi cuprins în costul vehiculelor: 1 stație de reîncărcare lentă pentru fiecare microbuz, 1 stație de reîncărcare lentă (la autobază) pentru fiecare autobuz, respectiv 1 stație de reîncărcare rapidă (pe traseu) la 1-3 autobuze achiziționate

De aici rezulta fara echivoc ca statia de reincarcare nu este decât încărcătorul aferent microbuzului electric nicidecum o statie de incarcare rapida pentru autovehicule electrice dotata cu conectori de tip 2 care sa respecte standardul EN62196-2 sau EN62196-3.

În ceea ce privește criticile referitoare la lipsa detalierii condițiilor tehnice privitoare la cea de-a doua componentă a achiziției - *instalarea statiilor de incarcare*, Consiliul are în vedere că în cuprinsul caietului de sarcini, în cadrul secțiunii dedicate produselor ce urmează a fi furnizate sunt precizate următoarele:

3.4.1 Produse solicitate

3.4.1.1 microbuz electric (nepoluant) pentru transport persoane - 1 buc 3.4.1.2. statie de reîncărcare lentă/standard - 2 buc

Loc de livrare : Localitate, comuna judetul

Microbuzul achiziționat trebuie să fie nou, la prima utilizare. Nu se acceptă microbuze de tip „second hand” sau de tip „refurbish”.

Ofertantul declarat câștigător și care a semnat contractul de furnizare, va prezenta, obligatoriu, la livrarea microbuzului electric, cartea de identitate a microbuzului, în original, eliberată de RAR, pe care s-a aplicat folia de Securitate și certificatul de conformitate în original, în limba română, emis de producătorul microbuzelor electrice.

În prețul unitar aferent microbuzului electric se va include și costul unei stații de reîncărcare lentă/standard. Ofertantul declarat câștigător va livra împreună cu microbuzul nepoluant și stația de reîncărcare lentă pe care o va monta și o va pune în funcțiune. Furnizorul răspunde de compatibilitatea stației de încărcare ce va fi oferită și livrată cu microbuzul electric. Stația de reîncărcare lentă/standard va asigura încărcarea bateriei lor microbuzului electric oferit de la 10% la 80% în maximum 7 ore.

Prin urmare, Consiliul reține ca fiind relevante în soluționare susținerile autorității contractante din cuprinsul punctului de vedere potrivit căroră *„stația de reîncărcare standard este aferentă microbuzului și este obligatorie pentru funcționarea, inclusiv pentru testarea acestuia la livrare de către furnizor, spre deosebire de stațiile de reîncărcare rapide, care necesită lucrări de construcții electrice”.*

Explicăm în cele ce urmează prevederile caietului de sarcini și va informam ca specificațiile tehnice minimale privitoare la statia de reincarcare lenta sunt mentionate la pagina 6 din caietul de sarcini unde autoritatea contractanta a precizat ca microbuzul va fi prevăzut cu: "încărcător baterii (statie lenta) minim 13 kW".

Totodată, achizitoarea aduce și următoarele argumente în favoarea faptului că pentru stațiile de încărcare lentă nu se impune punerea la dispoziție a informațiilor reclamate pretinse a fi lipsă, respectiv:

- *Autoritatea Contractanta precizeaza ca statia de reincarcare lenta nu face obiectul unor autorizari suplimentare, nu presupune lucrări complexe de instalatii electrice ce s-ar putea supune reglementarilor ANRE, lucrări complexe de constructii, etc.,motiv pentru care nu a făcut astfel de mențiuni in caietul de sarcini.*

- *De altfel nici Ghidul PNRR/2022/C10 publicat in Monitorul Oficial al României Nr. 467 bis/10.V.2022 nu face nicio referire cu privire la posibilitatea finantarii unor astfel de lucrări complexe pentru statiile lente aferente microbuzelor electrice, toate aceste aspecte puteau fi lămurite daca*

contestatorul ar fi inteles prevederile Ghidului de Finanțare PNRR CIO sau ar fi formulat o solicitare de clarificari către Autoritatea Contractanta.

Cu toate acestea, in spiritul unei transparente totale, vom propune masuri de remediere ce vor stabili data si ora la care se va permite vizitarea amplasamentului unde se dorește a fi instalata statia lenta, fiecare participant la procedura putând astfel sa adune toate informațiile necesare elaborarii propunerii tehnice si financiare.

Având in vedere masura de remediere propusa avand ca subiect posibilitatea vizitării locației solicitam Consiliului National de Soluționare a Contestatiilor sa considere ca nefondata si lipsita de obiect solicitarea contestatorului de a anula procedura pe acest capat de cerere si sa dispună continuarea procedurii.

Însă având în vedere și măsura de remediere propusă de achizitoare referitoare la posibilitatea vizitării amplasamentului și pentru a evita orice interpretare cu privire la obligațiile ofertanților ori limitele de evaluare a ofertelor din acest punct de vedere, se impune completarea/explicitarea informațiilor precizate de achizitoare, vizavi de înțelegerea tipului stațiilor de încărcare care fac obiectul procedurii în cauză, așa cum au fost mai sus reținute.

În acest sens, Consiliul are în vedere prevederile art. 3 lit. z) din Legea nr. 98/2016, "documentația de atribuire - documentul achiziției care cuprinde cerințele, criteriile, regulile și alte informații necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și explicită cu privire la cerințe sau elemente ale achiziției, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire, inclusiv specificațiile tehnice ori documentul descriptiv, condițiile contractuale propuse, formatele de prezentare a documentelor de către candidați/ofertanți, informațiile privind obligațiile generale aplicabile", dar și art. 154 alin. (1) din același act normativ, „Autoritatea contractantă are obligația de a elabora documentația de atribuire care conține toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire”.

Luând act de ansamblul considerentelor expuse, Consiliul, având în vedere temeinicia criticilor formulate va dispune remedierea documentației de atribuire, cu privire la *factorul tehnic de evaluare nr. 1 - Putere sistem de acționare electric* și sub aspectul completării/explicitării informațiilor precizate de achizitoare, vizavi de înțelegerea tipului stațiilor de încărcare care fac obiectul procedurii în cauză, potrivit considerentelor reșinute în cuprinsul deciziei.

Având în vedere dispunerea remedierii documentației de atribuire, Consiliul va respinge solicitarea contestatoarei de anulare a procedurii de atribuire.

Pentru toate aceste motive Consiliul va admite contestația formulată de SRL, în contradictoriu cu COMUNA Va obliga autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire, în conformitate cu cele reținute de mai sus, în termen de 15 zile de la primirea deciziei, precum și să aducă la cunoștința tuturor operatorilor

economici interesați de participarea la prezenta procedură de atribuire despre modificările adoptate, prin postarea acestora în SEAP.

Totodată, COMUNA va stabili o nouă dată-limită de depunere a ofertelor în acord cu dispozițiile art. 153 din Legea nr. 98/2016.

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

În temeiul art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016 admite contestația formulată de SRL, în contradictoriu cu COMUNA Obligă autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire, în conformitate cu considerentele prezentei decizii, în termen de 15 zile de la primirea deciziei, precum și să aducă la cunoștința tuturor operatorilor economici interesați de participarea la prezenta procedură de atribuire despre modificările adoptate, prin postarea acestora în SEAP.

Totodată, COMUNA, va stabili o nouă dată-limită de depunere a ofertelor în acord cu dispozițiile art. 153 din Legea nr. 98/2016.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părțile cauzei potrivit dispozițiilor art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Împotriva prezentei decizii 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.

PREȘEDINTE,

.....

MEMBRU,

.....

MEMBRU,

.....

.....