



CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

C. N. S. C.

Str. Stavropoleos nr.6, Sectorul 3, București, România, CP 030084, CIF 20329980
Tel. +4 021 3104641 Fax. +4 021 3104642 Fax. +4 021 8900745 www.cnsc.ro

În conformitate cu prevederile art. 12 alin. (1) și ale art. 27 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr. 1583/C4/1702

Data: 04.09.2020

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 33685/14.08.2020, depusă de către OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL, cu sediul în [REDACTED], având număr de înregistrare la Oficiul Registrului Comerțului nr. [REDACTED] Cod Unic de Înregistrare [REDACTED], reprezentată convențional prin [REDACTED] cu sediul procesual ales în [REDACTED] formulată împotriva procedurii prin licitație deschisă privind atribuirea contractului având ca obiect „Furnizarea autobuzelor și spațiilor de încărcare – proiect «Înnoirea parcului de vehicule de transport public urban – Achiziția de autobuze noi – Faza 1 (30 buc)»”, organizată de către MUNICIPIUL CRAIOVA cu sediul în Craiova, str. Alexandru Ioan Cuza nr. 7, județul Dolj, în calitate de autoritate contractantă, s-a solicitat:

- obligarea autorității contractante la adoptarea de măsuri de remediere în sensul eliminării și modificării unor elemente din documentația de atribuire,
- prelungirea perioadei de depunere a ofertelor,
- suspendarea procedurii de atribuire sau aplicării oricărei decizii luate de autoritatea contractantă, până la soluționarea contestației.

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

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 33685/14.08.2020, OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL, în calitate de operator economic interesat de participarea la procedura de atribuire în cauză, critică o serie de prevederi ale documentației de atribuire.

Contestatoarea menționează că prevederile documentației de atribuire sunt contradictorii cu privire la momentul la care documentația de

omologare a autobuzelor trebuie prezentată în cadrul acestei proceduri, impunându-se modificarea prevederilor astfel încât să se asigure o informare clară a ofertanților.

Astfel, potrivit caietului de sarcini, Secțiunea 3, pag. 5:

„Contractantul va prezenta, la livrarea prototipului, documentația de homologare valabilă, pentru autobuzele electrice”.

Prin Anexa 5, Graficul de livrare, se stabilește termenul de livrare a prototipului, astfel:

„În primele 15 luni de la semnarea contractului se va livra un autobuz prototip care va îndeplini toate condițiile impuse prin caietul de sarcini.”

Prin urmare, specificațiile din caietul de sarcini stabilesc faptul că:

„(i) documentația de homologare a autobuzelor electrice se va prezenta exclusiv la livrare (și nu odată cu oferta), de către contractant (și nu de către ofertant); iar

(ii) prototipurile sunt acceptate de către autoritatea contractantă și pot fi oferite în cadrul procedurii”,

or, prototipurile nu presupun existența unei producții de serie pentru care să se fi obținut deja homologarea.

În contradicție cu cele prevăzute prin caietul de sarcini, care permite în mod expres ofertarea de prototipuri, urmând ca documentația de homologare a acestora să fie prezentată doar ulterior, la livrare, formularul de propunere tehnică, ce face parte din documentația de atribuire a procedurii, stabilește că:

„Documentația din ofertă va conține obligatoriu și următoarele documente:

1. Copiile cu semnătură electronică extinsă ale documentației de omologare a autobuzelor electrice, din care să rezulte că acestea sunt omologate cu certificate de omologare emise de către RAR sau de către autoritățile abilitate în unul din statele membre ale UE. Copia marcată cu semnătură electronică extinsă a certificatului de conformitate emis de către producător pentru tipul de autobuze electrice oferite”.

Or, această prevedere din Formularul de propunere tehnică stabilește practic obligativitatea depunerii documentației de omologare odată cu oferta, în contradicție cu caietul de sarcini și cu acceptarea prototipurilor în cadrul procedurii.

Secțiunea din caietul de sarcini referitoare la documentele ce trebuie furnizate obligatoriu odată cu oferta (secțiunea 4.1, pag. 22) nu include documentația de omologare printre aceste documente obligatorii. Astfel, în Formularul de propunere tehnică s-a strecurat o eroare, probabil datorită preluării unor aspecte cu copy-paste din alte proceduri ce nu permiteau livrarea de prototipuri.

Mai mult, documentația de atribuire conține o contradicție suplimentară. Astfel, în caietul de sarcini tot în Secțiunea 3, pag. 5 se menționează:

„Dacă autobuzele electrice sunt omologate de autoritățile competente din UE, înregistrarea națională de tip la Registrul Auto Român (RAR) se va efectua de către ofertantul declarat câștigător, în termen de maxim 60 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala și răspunderea sa. În

cazul depășirii termenului anterior menționat, beneficiarul va percepe penalități conform clauzelor contractuale".

Prin urmare, sunt identificate în documentația de atribuire referiri la trei momente în care ar trebui depusă documentația de omologare, respectiv (i) la momentul întocmirii ofertei, (ii) în 60 de zile de la semnarea contractului sau (iii) la livrarea prototipului, respectiv la 15 luni de la semnarea contractului.

Or, conform art. 154 din Legea nr. 98/2016:

"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".

Prin urmare, contestatoarea solicită obligarea autorității contractante la modificarea expresă a documentației de atribuire în sensul stabilirii în mod clar că documentația de omologare nu se solicită la momentul ofertării, ci doar la momentul livrării autobuzului prototip.

Contestatoarea învederează că o astfel de soluție se impune nu doar pentru a elimina contradicțiile dintre cele două documente, ci și pentru că prezentarea documentației de omologare la livrare reprezintă cea mai judicioasă soluție, inclusiv pentru autoritatea contractantă.

Mai mult, din caietul de sarcini și din graficul de livrare rezultă în mod evident că intenția și nevoia reală a autorității contractante nu a fost de a avea produse de serie deja omologate, ci a fost tocmai aceea de a primi oferte de autobuze ce au specificațiile tehnice particulare, strict determinate de către aceasta, acceptând prototipuri tocmai pentru a acorda operatorilor economici suficient timp pentru a dezvolta autobuzele în acord cu nevoile sale proprii detaliate prin caietul de sarcini, cu respectarea unor limite restrictive pentru dimensiuni și caracteristici constructive, dotări etc. solicitate punctual de Municipiul Craiova.

Conform documentației de atribuire, prototipul astfel creat ar urma a fi livrat împreună cu documentația de omologare abia ulterior în luna 15 de la semnare. Abia la acel moment ar exista o necesitate reală a autorității contractante de a obține acea documentație de omologare, având în vedere că în urma creării, omologării și acceptării prototipului, va avea loc o producție de serie și vor fi livrate totalul de 30 autobuze ce fac obiectul contractului.

În plus, solicitarea documentației de omologare în termen de 60 de zile de la semnarea contractului nu aduce niciun beneficiu real autorității contractante având în vedere că livrarea autobuzelor se va face abia în 15 luni de la semnare, iar în perioada dintre cele două termene, autoritatea contractantă (practic de 12 luni) nu are nici un beneficiu suplimentar din simpla deținere a documentației de omologare.

Astfel, termenul de 15 luni de la semnarea contractului pentru livrarea primului autobuz cu documentație completă a fost acordat tocmai pentru a asigura o durată adecvată pentru adaptarea autobuzelor existente la specificațiile solicitate de către autoritatea contractantă (pentru producerea unui prototip) și de a obține omologarea acestora.

În practică, niciun producător de autobuze nu realizează omologarea unui prototip sau a unui produs aflat în dezvoltare și în perioada de testare încă din faza de ofertare. Acest proces este unul costisitor și nu se justifică la momentul ofertării.

Omologarea unui prototip la momentul ofertării ar însemna crearea unui autobuz conform specificațiilor autorității contractante, obținerea tuturor aprobărilor prin intermediul documentației de omologare pentru modelul conceput strict pentru autoritatea contractantă, fără a avea vreo certitudine că oferta sa va fi oferta câștigătoare. Or, un astfel de demers este excesiv, impunând obligațiile împovărătoare în sarcina potențialilor ofertanți.

De aceea, producătorii de autobuze așteaptă până când specificațiile autobuzului sunt ferm determinate, respectiv toate caracteristicile sale sunt fixate pentru producția de serie, iar abia ulterior realizează omologarea acestora.

De asemenea, potrivit normelor aplicabile în materie, dosarul de omologare care se înaintează autorităților competente în vederea omologării vehiculului conține, printre altele, rapoarte de încercări ale acestuia. Or, un produs nu poate fi încercat decât după ce este construit conform specificațiilor indicate în procedură (orice element constructiv suplimentar putând avea impact asupra rezultatelor testelor).

Mai mult, în practica sa anterioară, Consiliul a respins solicitarea de modificare a documentației de atribuire în sensul prezentării documentației de omologare după data semnării contractului, argumentând faptul că, în acel caz, autoritatea contractantă nu a dorit autobuze prototip, ci autobuze deja omologate (decizia CNSC nr. 577/62/479):

Din economia cerințelor documentației de atribuire rezultă că, prin prezenta achiziție, autoritatea contractantă nu dorește să achiziționeze autobuze prototip/autobuze care nu au mai fost produse, ci autobuze omologate la momentul ofertării, așa cum rezultă din Specificațiile constructive regăsite la cap. 3.4.1.4.1 din caietul de sarcini „autobuzele electrice ce fac obiectul caietului de sarcini trebuie să prezinte o soluție unitară, verificată în practică pe un produs de serie omologat. Nu se admit prototipurile de autobuze electrice.

Or, în speța de față, situația este exact contrară, în sensul că autoritatea contractantă a solicitat expres livrarea mai întâi a unui prototip, astfel încât, raportat la această nevoie a autorității contractante, o solicitare de prezentare a documentației de omologare la momentul ofertării, sau chiar imediat după semnare, anterior livrării efective a prototipului ar încălca principiul proporționalității (prevăzut expres la art. 2 alin. (2) (e) din Legea 98/2016), punând în sarcina operatorilor economici obligațiile împovărătoare și excesive raportat la necesitățile autorității contractante.

În consecință, omologarea autobuzelor (cerute mai întâi sub formă de prototip) se poate face numai ulterior atribuirii contractului, respectiv ulterior producerii acestora, așa cum în mod corect prevede caietul de sarcini.

Ca atare, contestatoarea solicită modificarea expresă a documentației de atribuire în sensul stabilirii în mod clar că documentația de omologare nu

se solicită la momentul ofertării/imediat după semnare, ci doar la momentul livrării autobuzului prototip.

De asemenea, contestatoarea învederează că cerința privind solicitarea omologării naționale de tip pentru autovehicule fabricate în serii mici, împreună cu omologarea de tip este nejustificată și disproporționată.

Conform prevederilor caietului de sarcini:

„Autobuzele electrice vor deține: omologările acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3 clasa I, în baza Directivei-cadru nr. 46/2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, omologare națională de tip pentru autovehicule fabricate în serii mici, emise de RAR, conform Legii nr. 230/2003 pentru aprobarea OG nr. 78/2000 privind omologarea vehiculelor rutiere și eliberarea cărții de identitate a acestora [...]”.

Rezultă astfel că, autoritatea contractantă solicită contractanților ca autobuzele livrate să dețină atât: (i) omologare de tip de serie pentru categoria M3, clasa I; cât și (ii) omologare națională de tip pentru serii mici.

Or, o astfel de cerință nu se justifică întrucât ar însemna dublarea documentației de omologare (cu costuri adiționale pentru contractant și fără vreun beneficiu real pentru autoritatea contractantă).

În conformitate cu art. 2 din Directiva 2007/46/CE (de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective), aceasta se aplică:

- omologării de tip a vehiculelor concepute într-una sau mai multe etape în scopul utilizării rutiere, precum și a sistemelor, a componentelor și unităților tehnice separate concepute și construite pentru astfel de vehicule precum și
- omologărilor de tip pentru serii mici.

Cele două omologări sunt reglementate alternativ, în sensul că producătorul poate obține (i) omologarea de tip, prin care organismul competent ar determina că autobuzul respectiv a fost fabricat în conformitate cu toate specificațiile și cerințele tehnice aplicabile sau poate obține (ii) o omologare de tip pentru serii mici, în măsura în care sunt îndeplinite condițiile legale în acest sens.

Obținerea celor două omologări concomitent nu se justifică întrucât documentația de omologare de tip ce s-ar obține pentru cele 30 autobuze ce urmează a fi livrate autorității contractante s-ar suprapune în mod identic cu omologarea pentru serii mici.

Astfel, pentru evitarea unor duble formalități (ce s-ar traduce în costuri suplimentare disproporționate), contestatoarea solicită modificarea specificației mai sus-menționate în sensul solicitării exclusiv a documentației de omologare de tip sau a documentației de omologare de tip pentru serii mici.

Contestatoarea învederează că cerințele privind puterea minimă a sistemului de încărcare rapidă sunt excesive și se impun a fi modificate.

Astfel, la secțiunea 3.1.3 Autonomia autobuzelor electrice din Anexa 2 (Specificații tehnice extinse) se stabilește:

"Autonomia autobuzelor electrice va fi de minim 100 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. La bordul autobuzelor electrice, afișajul care indică autonomia acestora în funcție de energia rămasă în baterii va fi exprimat în kilometri. 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. [...]"

Separat, la secțiunea 3.1.4 (încărcarea bateriilor electrice. Stațiile de încărcare) se stabilește:

"Datorită condițiilor specifice ale transportului public, autobuzele electrice vor permite conectarea la două sisteme de încărcare a bateriilor, care vor funcționa cu același randament în conformitate cu condițiile climatice indicate .

- încărcare lentă în care bateriile se vor încărca la 100 % din capacitate;

- încărcare rapidă 5... 10 minute."

Mai departe, la punctul 2 al acestei secțiuni (Stații de încărcare rapidă) se stabilește:

"Ofertantul declarat câștigător va livra împreună cu autobuzele electrice, și va sprijini utilizatorul cu instalarea și punerea în funcțiune, stații de încărcare rapidă într-un număr de 7 stații. [...]"

Încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza fie prin intermediul unui pantograf cu construcție specială montat pe acoperișul autobuzelor, sau echivalent (spre exemplu pantograf invers), fie printr-un conector de încărcare. [...]"

Sistemul de încărcare rapidă (minim 300 kW) va introduce în baterii o cantitate mare de energie într-un interval scurt de timp (5 ... 10 minute) prin conectarea autobuzului electric la o stație de încărcare rapidă care va avea următoarele caracteristici generale: [...]"

În plus, în Anexa 1 (Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali) se prevede, la pagina 3: Puterea efectivă încărcare rapidă (minim) 300 kW.

Așadar, autoritatea contractantă solicită o autonomie minimă a autobuzelor (minim 100 km), precum și stații de încărcare rapidă care să asigure practic capacitatea de a obține într-un termen foarte scurt o autonomie suplimentară, astfel încât să se asigure transportul public în condiții de continuitate avut în vedere de autoritatea contractantă.

Autoritatea contractantă stabilește însă o putere minimă de încărcare rapidă ce este irelevantă și excesivă prin raportare la nevoile sale.

Astfel, nevoia și interesul autorității contractante este de a achiziționa autobuze și sisteme conexe care să asigure un anumit număr minim și suplimentar de autonomie în deplasare.

Prin urmare, similar cu situația bateriilor suplimentare unde se stabilește o cerință ca aceasta să poată asigura o autonomie suplimentară de minim 10 km, la fel și în cazul stației de încărcare rapidă (pantograf) autoritatea contractantă ar trebui să stabilească numărul de minim kilometri pe care sistemul de încărcare rapidă trebuie să îl asigure la o încărcare a bateriei de 5-10 minute sau un nivel minim de încărcare a bateriilor în acest interval (eg [x]%).

De altfel, trebuie avut în vedere faptul că fiecare autobuz are propriul specific, inclusiv propria masă maximă, care va depinde de exemplu inclusiv de numărul de pasageri suplimentari oferiți.

Or, capacitatea și autonomia unei baterii este strâns determinată (între altele) de masa autobuzului. Prin urmare, cerința unei puteri nominale minime a stației de încărcare considerată independent de caracteristicile particulare ale autobuzelor oferite, inclusiv de caracteristicile bateriilor ce fac parte din acestea, nu va asigura în mod necesar funcționalitatea avută în vedere de autoritatea contractantă, respectiv asigurarea unei anumite autonomii suplimentare care ar trebui clar specificată.

Mai exact o putere nominală de 300 kW va asigura o anumită autonomie pentru un anumit autobuz și o altă autonomie pentru un alt autobuz.

Or, scopul autorității contractante nu este de a achiziționa independent pantografe/ stații de încărcare rapidă, ci de a achiziționa autobuze cu sisteme de încărcare conexe care să asigure o autonomie funcțională a autobuzelor, în funcție de nevoile și de caracteristicile specifice avute în vedere de autoritatea contractantă.

Astfel, Municipiul Craiova ar trebui să stabilească care este nevoia maximă de deplasare a autobuzelor în cadrul suprafețelor în care acestea urmează a se deplasa (de exemplu, doar în Craiova sau și în localitățile limitrofe) și în funcție de aceste necesități să stabilească o cerință de autonomie suplimentară (fie ca număr de kilometri fie ca un procent minim de încărcare al bateriilor) pe care stațiile de încărcare rapidă/ pantograful trebuie să le asigure într-un interval de 5-10 minute.

Orice cerință care depășește practic aceste nevoi devine în primul rând excesivă și disproporționată, dar și restrictivă de concurență.

Pentru toate aceste considerente contestatoarea solicită modificarea documentației de atribuire în sensul eliminării cerinței de a asigura o putere minimă de 300 kW pentru puterea efectivă de încărcare/ stațiile de încărcare rapidă și înlocuirea acestei cerințe cu o cerință care să vizeze autonomia suplimentară minimă sau un nivel minim de încărcare baterie care trebuie asigurată urmare a încărcării rapide, oricare dintre acestea în funcție de nevoile reale de funcționalitate ale autorității contractante.

De asemenea, contestatoarea apreciază că se impune modificarea dispozițiilor din caietul de sarcini referitoare la durata de viață a caroseriei.

Potrivit caietului de sarcini, Secțiunea 3, pag. 5:

„Caroseria va fi garantată împotriva fisurării, deformării, ruperii pe toată durata de viață a autobuzelor electrice (15 ani).”

De asemenea, în Anexa 2 la caietul de sarcini, (Condiții tehnice extinse), se solicită:

„Ofertantul va descrie detaliat sistemul de protecție anticorozivă aplicat pentru a realiza durata de viață a caroseriei de minim 15 ani”

Termenul stabilit pentru garanția caroseriei este excesiv și nerealist raportat la oferta de pe piața relevantă și la procedurile similare derulate.

Cu titlu de exemplu, în alte proceduri similare, termenele pentru garanția caroseriei au fost mult reduse față de cel solicitat în procedură:

- În procedurile recente derulate de Municipiul Oradea, la punctul 6.8 din caietul de sarcini se impune o durată de viață a caroseriei de min. 11 ani,

- În procedura derulată de Municipiul București, la punctul 6.8 din caietul de sarcini se impunea o durată de viață a caroseriei de min. 12 ani.

De asemenea, jucătorii importanți din piață oferă o durată minimă de viață a caroseriei de 10 - 12 ani.

Prin urmare, impunerea unei cerințe de durată de viață a caroseriei de minim 15 ani este excesivă și dificil de îndeplinit, chiar și de către operatorii economici cu o experiență vastă și îndelungată, fiind, astfel, restrictivă. O astfel de specificație tehnică excesivă este de natură să crească semnificativ costurile operatorilor economici interesați, creștere care, contrar interesului autorității contractante, se va reflecta direct în prețul ofertei financiare.

Raportat la practica de pe piață și cea din procedurile de achiziție publică derulate la nivel național, cerința privind termenul de garanție a caroseriei apare drept nejustificată, fără o nevoie reală a autorității contractante de a impune această cerință. Or, în aceste condiții, cerința apare ca restrictivă și disproporționată.

Față de aceste considerente, contestatoarea solicită modificarea cerinței sus-menționate în sensul impunerii unei durate minime de viață a caroseriei de 10 - 12 ani.

Totodată, contestatoarea consideră că se impune modificarea cerinței din caietul de sarcini referitoare la sistemele de purjare Conform Anexei 2 la caietul de sarcini (Condiții tehnice extinse), pag. 15, unde se solicită:

„Rezervoarele de aer comprimat vor fi prevăzute cu purjare automată și manuală, iar sistemul de purjare va fi prevăzut cu un rezervor de colectare pentru evitarea poluării”.

Soluția solicitată de autoritatea contractantă nu poate fi realizată din motive tehnice, cele două sisteme neputând exista simultan pe același rezervor de aer.

Sistemul de aer comprimat constă într-un compresor de aer, o unitate de prelucrare a aerului și rezervoare de aer.

Din punct de vedere tehnic, purjarea are drept rol evacuarea continuă a unui fluid (de obicei apă sau gaz) pentru curățarea pietrei din instalațiile tehnice, respectiv din rezervoarele de aer comprimat.

Astfel, unitatea de prelucrare a aerului este dotată cu un sistem de purjare care, de fiecare dată când rulează compresorul de aer, se curăță automat prin sistemul de purjare. Similar, rezervoarele de aer au la rândul lor un cuplaj de purjare (care poate fi automat sau manual), neputând exista simultan atât sistem de purjare automată, cât și manuală. Un singur rezervor poate avea un singur de tip de cuplaj de purjare. Similar, un sistem de purjare automată nu poate fi folosit și ca un sistem de purjare manuală.

De asemenea, atât timp cât purjarea se realizează în mod optim, este irelevant pentru autoritatea contractantă dacă această operațiune de curățare se face automat sau manual, câtă vreme ea este realizată. Dotarea cu sisteme de purjare atât automate, cât și manuale, pe lângă faptul că este tehnic nerealizabilă, nu aduce niciun beneficiu suplimentar autorității contractante, ci dimpotrivă, limitează concurența în cadrul procedurii.

Solicitarea sistemelor de purjare atât automate, cât și manuale, elimină nejustificat posibilitatea de ofertare a autobuzelor la care purjarea se face doar automat sau doar manual, neexistând niciun beneficiu pentru existența simultană a acestor sisteme. Astfel, dacă cerința autorității contractante poate fi satisfăcută doar cu un sistem sau altul, cerința apare drept restrictivă și disproporționată.

De aceea, pentru a se evita utilizarea de cerințe excesive, contestatoarea solicită modificarea cerinței din caietul de sarcini, în sensul de a se permite ofertanților oricare din cele două tipuri de purjări. În cazul în care autoritatea contractantă va dori un singur tip de purjare, se solicită ca aceasta să fie purjarea automată, acest sistem fiind mai actual și mult mai facil de folosit în comparație cu cel manual.

Contestatoarea solicită totodată și 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, invocând în acest sens prevederile art. 153 alin. (1) și (2) din Legea nr. 98/2016.

Elementele solicitate vizează adaptarea corespunzătoare atât a ofertei tehnice și financiare (în special în legătură cu documentația ce se impune a fi depusă adaptat în funcție de decizia ce se va pronunța în prezenta cauză).

Autoritatea contractantă a transmis o copie a dosarului achiziției anexat punctului de vedere nr. 119788/19.08.2020, înregistrat la Consiliu sub nr. 34776/20.08.2020 prin care solicită respingerea ca neîntemeiată și nefondată a contestației formulată de către OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL.

Autoritatea contractantă menționează că în cadrul anunțului de participare și fișei de date a achiziției, la secțiunea II.1.4) Descrierea succintă, s-au precizat următoarele:

„Termene pentru depunerea/răspunsul la solicitările de clarificări/informații suplimentare:

A. *În conformitate cu prevederile art. 160 alin.(1) din Legea nr. 98/2016 cu modificările și completările ulterioare, termenul limită până la care orice operator economic interesat are dreptul de a solicita clarificări sau informații suplimentare în legătură cu documentația de atribuire este de 20 zile înainte de data limită de depunere a ofertelor.*

B. *În conformitate cu prevederile art. 160 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, autoritatea contractantă va răspunde în mod clar și complet tuturor solicitărilor de clarificări într-o singură zi și anume a 11-a zi înainte de data limită de depunere a ofertelor, printr-un răspuns consolidat, în măsura în care solicitările de clarificări sunt transmise în termenul precizat”.*

Ca urmare, operatorul economic OTOKAR EUROPE Filiala București SRL ar fi putut solicita clarificări privind documentația de atribuire în

termenul legal prevăzut de art. 160 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, respectiv până la data de 17.08.2020 ceea ce nu a făcut, având în vedere că problemele ridicate de acesta ar fi putut fi clarificate printr-o solicitare de clarificări.

1.1. Cu privire la momentul prezentării documentației de omologare a autobuzelor, autoritatea contractantă menționează că dintr-o eroare materială în cadrul formularului de propunere tehnică este precizată obligativitatea depunerii documentației de omologare a autobuzelor la ofertare, în acest sens, pentru remedierea acestei neconcordanțe, potrivit dispozițiilor art. 9 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, s-a adoptat următoarea măsură de remediere a documentației de atribuire:

În cadrul Formularului de propunere tehnică, la Cap.4.1.Documente generale: -se modifică prin eliminare cerința privind prezentarea la momentul ofertării de către operatorii economici de „Copii cu semnătură electronică extinsă ale documentației de omologare a autobuzelor electrice, din care să rezulte că acestea sunt omologate cu certificate de omologare emise de către RAR sau de către autoritățile abilitate în unul din statele membre ale UE. Copia marcată cu semnătură electronică extinsă a certificatului de conformitate emis de către producător pentru tipul de autobuze electrice ofertate”.

Referitor la depunerea documentației de omologare în 60 de zile de la data semnării contractului:

La stabilirea acestei cerințe, autoritatea contractantă a luat în calcul că există posibilitatea ca produsul ofertat să fie deja omologat, aflat în producție de serie, produs care să îndeplinească cerințele impuse prin documentația de atribuire. Cerințele tehnice impuse prin caietul de sarcini nu sunt exclusiviste, autoritatea contractantă solicitând în măsura în care acest lucru a fost posibil, încadrarea specificațiilor tehnice în anumite intervale sau în maxime și minime, tocmai din dorința de a nu îngreuna participarea posibililor ofertanți.

În această situație (când produsul ofertat este unul de serie, omologat deja) avantajul preconizat de autoritatea contractantă este cel al furnizării autobuzelor într-un interval de timp mult mai scurt față de cel solicitat.

Referitor la depunerea documentației de omologare la livrarea prototipului:

Pentru crearea posibilității de a alege oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere financiar pentru un produs cu aceleași caracteristici tehnice, aceasta presupunând participarea unui număr cât mai mare de ofertanți la procedură, autoritatea contractantă a luat în calcul posibilitatea furnizării întâi a unui prototip, situație în care se acceptă depunerea documentației de omologare la livrare.

În ceea ce privește critica privind solicitarea omologării naționale de tip pentru autovehicule fabricate serii mici, împreună cu omologarea de tip, autoritatea contractantă solicită omologarea autobuzelor pe categoria M3 clasa I, în vederea înmatriculării acestora. În cazul în care există omologare în state membre ale UE, contractantul va avea un termen de maxim 60 de zile de la data semnării contractului pentru a înregistra autobuzele la RAR, iar în cazul în care nu există omologare în state membre UE, contractantul va trebui să realizeze omologarea națională pe cheltuiala și răspunderea sa.

În ceea ce privește critica referitoare la puterea minimă a sistemului de încărcare rapidă, autoritatea contractantă menține cerințele din caietul de sarcini, din următoarele considerente:

-stațiile de încărcare rapidă sunt amplasate la capete de traseu, pe traseele pe care vor fi utilizate autobuzele ce urmează a fi achiziționate;

-traseele pe care vor opera aceste autobuze vor fi unele flexibile, putând suferi modificări atât ca urmare a implementării unor prevederi legale, cât și în urma aplicării unor decizii luate la nivel local, în special cu privire la extinderea zonei în care operatorul de transport va furniza serviciul.

Extinderea zonei poate duce la apariția unor trasee mult mai lungi pentru care va trebui respectată frecvența, ceea ce impune o încărcare cât mai bună la capetele de traseu care să asigure autonomia necesară parcurgerii traseului.

Bateria suplimentară de 20 kwh separată de sistemul principal de baterii este solicitată pentru situația în care bateria principală ce asigură funcționarea întregului autobuz (tractiune, climatizare, iluminat, sisteme de acționare etc.) este descarcată excesiv sau cedează. Aceasta va asigura autonomia necesară finalizării cursei cu călători și/sau retragerea autobuzului la depou.

Referitor la criticile prevederilor din cadrul caietului de sarcini privind la durata de viață a caroseriei, având în vedere prețul de achiziție al unui autobuz electric și durata normală de funcționare a mijloacelor fixe conform catalogului de clasificare, amortizarea acestuia are loc pe o durată de circa 12 ani.

Autoritatea contractantă dorește ca furnizorul să garanteze în ceea ce privește caroseria, o funcționare de lungă durată, în acest caz fiind 15 ani. Aceasta este o structură ce concurează la siguranța pasagerilor și a circulației și de aceea se mențin cerințele din caietul de sarcini.

În prezent există tehnologii și materiale care să acopere această cerință pe care producătorii de automobile folosesc și acordă garanții extinse.

Referitor la modificarea cerinței din caietul de sarcini privind sistemele de purjare, autoritatea contractantă menține solicitarea din caietul de sarcini privind sistemul de purjare al instalației de aer comprimat, considerând că acesta asigură o mai bună siguranță în exploatare. Astfel, în cazul în care sistemul automat se defectează, făcând imposibilă purjarea instalației, este necesar să fie prevăzută alternativa purjării manuale pentru a evita posibilele defecte ale sistemului de acționare pneumatică, ceea ce ar conduce la creșterea costurilor de exploatare.

Referitor la prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, având în vedere data la care a fost făcută această solicitare și pentru ca potențialii ofertanți să beneficieze de un interval de timp adecvat și suficient pentru elaborarea unei oferte complete și corectă din punct de vedere tehnic și financiar, autoritatea contractantă a constatat că sunt îndeplinite condițiile cerute de lege pentru a dispune prelungirea termenului, decalând data limită de depunere a ofertelor din 07.09.2020 ora 15:00 în data de 28.09.2020 ora 15:00.

În mod corespunzător se va modifica: data de deschidere a ofertelor: din 07.09.2020 ora 15:00 în data de 28.09.2020 ora 15:00; data limită de evaluare a ofertelor: din 02.12.2020 ora 18:00 în data de 22.12.2020 ora 18:00; perioada de valabilitate a ofertelor: din 07.01.2020 în data de 28.01.2020.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 37542/03.09.2020, OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL formulează note scrise ca răspuns la punctul de vedere emis de către autoritatea contractantă.

Contestatoarea menționează că dreptul de a solicita clarificări și dreptul de a formula contestație împotriva documentației de atribuire nu se exclud reciproc, fiind posibilități aflate în mod cumulativ la dispoziția oricărui ofertant interesat.

Mai mult, contestatoarea arată că justifică un interes în a contesta prevederile documentației de atribuire ce necesită modificări pentru a fi în acord cu legislația achizițiilor publice având în vedere că:

(i) o solicitare de clarificări poate fi respinsă discreționar/ nejustificat de către autoritatea contractantă, ea nefiind ținută să modifice în vreun fel documentația ca urmare a unei astfel de solicitări;

(ii) prin urmare, la faza clarificărilor, aceasta are un drept discreționar cu privire la luarea unor măsuri de remediere și, astfel, nu există un control subsecvent de legalitate/oportunitate a deciziei autorității contractante;

(iii) în măsura în care contestatoarea nu ar fi contestat documentația de atribuire, ulterior, în ipoteza unui răspuns nefavorabil la solicitările de clarificări, o contestație având ca obiect aceleași prevederi ale documentației de atribuire ar fi fost tardivă.

I. Cu privire la cerințele documentației de atribuire referitoare la omologare, contestatoarea arată că autoritatea contractantă a achiesat la solicitările sale și solicită obligarea acesteia la modificarea prevederilor Formularului de ofertă tehnică și a caietului de sarcini astfel:

(i) Eliminarea cerinței privind prezentarea copiilor documentației de omologare la livrare din Formularul de ofertă tehnică și stabilirea în mod clar a faptului că această documentație se va prezenta exclusiv la livrare.

(ii) Eliminarea cerinței privind depunerea documentației de omologare în 60 zile de la data semnării, întrucât argumentele autorității contractante potrivit cărora acest termen este orientativ și „neexclusivist” nu reies din documentația de atribuire și, în orice caz, nu pot fi primite.

Astfel, potrivit caietului de sarcini: *„Dacă autobuzele electrice sunt omologate de autoritățile competente din UE, înregistrarea națională de tip la Registrul Auto Român (RAR) se va efectua de către ofertantul declarat câștigător, în termen de maxim 60 de zile de la data semnării contractului, pe cheltulala și răspunderea sa. În cazul depășirii termenului anterior menționat, beneficiarul va percepe penalități conform clauzelor contractuale”.*

Prevederile caietului de sarcini, astfel cum acestea sunt formulate momentan, nu relevă faptul că termenul de 60 de zile nu ar fi „exclusivist”, în sensul că ar fi doar orientativ, ba dimpotrivă, sunt de natură să genereze confuzie. Astfel, din moment ce autoritatea contractantă a fost de acord cu faptul că documentația de omologare urmează a fi prezentată la livrare, nu

apare necesitatea menținerii unei prevederi care stabilește că documentația va fi predată în 60 zile de la data semnării contractului. Acest termen trebuie stabilit unitar, așa încât acesta să fie aplicabil în mod egal tuturor ofertanților.

În plus, modalitatea redactării cerinței este de natură să genereze confuzii și din perspectiva faptului că aceasta prevede penalități de întârziere în sarcina furnizorului în cazul nerespectării termenului de 60 zile de la data semnării contractului pentru efectuarea omologării. Or, având în vedere că sunt permise prototipurile cu predarea documentației de omologare la livrare, o astfel de prevedere apare ca nejustificată.

De asemenea, nu sunt justificate argumentele potrivit cărora această prevedere este natură să permită participarea mai multor ofertanți la procedură sau de a garanta potențiale avantaje Autorității contractante.

Arată că ofertanții ce au documentația de omologare la momentul ofertării/60 zile de la data semnării contractului pot participa în aceleași condiții la Procedură și nu sunt excluși în niciun fel de la aceasta sau prejudiciați. Deținerea documentației de atribuire anterior momentului stabilit prin Caietul de sarcini nu este de natură să restricționeze în vreun fel participarea acestora, dar nici nu trebuie să le confere acestora avantaje injuste.

Mai mult, potențialele avantaje invocate, ce țin de furnizarea într-un interval de timp mai scurt în cazul ofertanților ce dețin documentația la momentul ofertării/60 zile de la semnarea contractului, în realitate nu există.

Indiferent de acest aspect, livrarea se va realiza în termenul contractual și conform celor publicate în documentația de atribuire. În plus, deținerea documentației de atribuire anterior livrării nu garantează în niciun fel faptul că livrarea va avea loc în condiții de celeritate. Atât timp cât ofertanții și-au asumat un anumit termen pentru livrare, acesta trebuie respectat indiferent de faptul că dețin sau nu documentația de omologare la momentul ofertării/60 zile de la semnarea contractului.

II. Cu privire la Cerința privind solicitarea omologării naționale de tip pentru autovehicule fabricate în serii mici, împreună cu omologarea de tip, arată că Punctul de vedere al Autorității contractante este natură să genereze confuzii suplimentare.

Rugăm CNSC să rețină faptul că prin răspunsul său în sensul că: „Autoritatea contractantă solicită omologarea autobuzelor pe categoria M3, clasa I [...]”, Autoritatea contractantă este de acord cu modificarea propusă de subscrisa de eliminare a cerinței din Caietul de sarcini (pag. 5) care dublează tipul documentației solicitate de omologare, solicitând atât omologare de tip, cât și omologare de tip pentru serii mici.

Așa cum a arătat în Contestație, obținerea celor două omologări concomitent nu s-ar justifica întrucât documentația de omologare de tip ce s-ar obține pentru cele 30 autobuze ce urmează a fi livrate Autorității contractante s-ar suprapune în mod identic cu omologarea pentru serii mici. Se impune, astfel, clarificarea explicită a faptului că nu se solicită, în mod obligatoriu, omologare pentru serii mici, fiind suficientă prezentarea oricărei omologări pentru categoria M3, clasa I.

Autoritatea contractantă precizează din nou că această omologare categoria M3 clasa I se va efectua și depune în termen de maxim 60 zile de la data semnării contractului. Cu riscul de a ne repeta, arată că această prevedere se impune a fi eliminată, întrucât așa cum menționează Autoritatea contractantă în Punctul de vedere (pct. C pag. 5): „[...] autoritatea contractantă a luat în calcul posibilitatea furnizării întâi a unui prototip, situație în care se acceptă depunerea documentației de omologare la livrare”. Or, așa cum a arătat la pct. II de mai sus, acest termen trebuie stabilit unitar, așa încât acesta să fie aplicabil în mod egal tuturor ofertanților.

III. Cu privire la cerințele privind puterea minimă a sistemului de încărcare rapidă, deși înțelege nevoia unei baterii suplimentare, precum și a unor stații de încărcare de încărcare rapidă care să asigure o autonomie suplimentară, în special în cazul modificării unor trasee, arată că:

(i) bateria suplimentară de 20 kWh este solicitată în contextul în care cerința din caietul de sarcini (secțiunea 3.1.3) prevede în mod expres că această baterie trebuie să asigure o autonomie de 10 km:

(ii) autoritatea contractantă solicită o putere efectivă de încărcare rapidă de minim 300 kW, fără a preciza anumite repere în materie de autonomie pe care ar trebui să o asigure aceste sisteme;

(iii) astfel, pentru identitate de rațiune, dar și din motivele tehnice prezentate mai jos, și puterea efectivă de încărcare rapidă de minim 300 kW (secțiunea 3.1.4) trebuie raportată la un număr minim de kilometri pe care sistemul ar trebui să îl asigure la o încărcare de 5-10 minute sau un nivel minim de încărcare a bateriilor în acest interval (de exemplu, [x]%).

Această modificare se impune și din cauza faptului că fiecare autobuz are propriul specific, inclusiv propria masă maximă, care va depinde de exemplu inclusiv de numărul de pasageri suplimentari oferți. Or, toate aceste elemente determină o autonomie diferită pe care o poate asigura aceeași baterie.

Prin urmare, cerința unei puteri nominale minime a stației de încărcare considerată independent de caracteristicile particulare ale autobuzelor oferite, inclusiv de caracteristicile bateriilor ce fac parte din acestea, nu va asigura în mod necesar funcționalitatea avută în vedere de Autoritatea contractantă și va lipsi de previzibilitate autonomia efectivă a autobuzelor livrate.

Așa cum a precizat și în cadrul Contestației, o putere nominală de 300 kW va asigura o anumită autonomie pentru un anumit autobuz și o altă autonomie pentru un alt autobuz.

Inclusiv în ipoteza în care se vor stabili noi trasee sau se vor modifica cele actuale, zona Municipiului Craiova nu este una nelimitată și, prin urmare, din punct de vedere obiectiv, se poate stabili autonomia necesară de deplasare autobuzelor în cadrul întregului Municipiului. Și în aceste cazuri, este în interesul Autorității contractante să stabilească o anumită autonomie (fie ca număr de kilometri fie ca un procent minim de încărcare al bateriilor) pe care stațiile de încărcare rapidă/ pantograful trebuie să o asigure într-un interval de 5-10 minute, întrucât doar în acest mod se poate asigura prezentarea unor soluții unitare și efective în cadrul propunerilor tehnice ale ofertanților.

Cu privire la durata de viață a caroseriei, apreciem că Autoritatea contractantă în continuare nu precizează care este necesitatea reală de a obține o durată de viață a caroseriei mult superioară celei uzuale, contrar practicii de pe piața din România, autoritatea invocând doar o amortizare în 12 ani.

Mai mult, este de neînțeles această solicitare inclusiv din perspectiva faptului că inclusiv Autoritatea contractantă recunoaște în Punctul de vedere că durata normală de funcționare și amortizarea unui autobuz electric este de 12 ani. Prin urmare, este restrictivă și nejustificată solicitarea Autorității contractante de a avea o durată de viață a caroseriei mai mare decât durata de viață a întregului autobuz și perioada acestuia de amortizare (conform catalogului de clasificare). Or, dacă durata de viață a întregului autobuz este de 12 ani, nu înțelege motivul obiectiv pentru care Autoritatea contractantă dorește o garanție suplimentară de 3 ani exclusiv pentru caroserie.

Pe lângă faptul că această cerință este dificil de îndeplinit, va presupune în mod necesar și costuri suplimentare care se vor reflecta inevitabil în ofertele depuse. Or, în considerarea principiului eficienței utilizării a fondurilor publice, astfel de condiții restrictive și costuri suplimentare ar trebui menținute și validate numai dacă sunt justificate de o strictă necesitate a autorității contractante (care momentan pare că lipsește).

V. Cu privire la sistemele de purjare, arată că, deși Autoritatea contractantă dorește un sistem de purjare manuală pentru cazurile în care cel automat s-ar defecta, soluția solicitată de aceasta nu poate fi realizată din motive tehnice, cele două sisteme neputând exista simultan pe același rezervor de aer. Astfel, un singur rezervor poate avea un singur de tip de cuplaj de purjare, prin urmare soluția de purjare atât automată, cât și manuală pe același rezervor nu poate fi realizată.

Față de toate motivele expuse mai sus și cele prezentate pe larg în cuprinsul contestației, solicită admiterea contestației astfel cum aceasta a fost formulată.

Analizând documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarele:

MUNICIPIUL CRAIOVA, în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura prin licitație deschisă privind atribuirea contractului având ca obiect „Furnizarea autobuzelor și spațiilor de încărcare – proiect «Înnoirea parcului de vehicule de transport public urban – Achiziția de autobuze noi – Faza 1 (30 buc)»”. În acest sens, a elaborat documentația de atribuire aferentă și a publicat în SEAP anunțul de participare nr. CN1023276/03.08.2020, valoarea estimată a procedurii fiind de 77.568.706 lei.

Ca urmare a publicării în SEAP a documentației de atribuire, a formulat contestație vizând o serie de prevederi ale acesteia OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL, criticând o serie de prevederi ale documentației de atribuire considerate contradictorii sau restrictive, solicitând obligarea autorității contractante la adoptarea de măsuri de remediere în sensul eliminării și modificării unor elemente din documentația de atribuire, prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, suspendarea procedurii de

atribuire sau aplicării oricărei decizii luate de autoritatea contractantă, până la soluționarea contestației.

După depunerea contestației, autoritatea contractantă a adus o serie de remedieri documentației de atribuire, prelungind și data depunerii ofertelor, în loc de 07.09.2020, în data de 28.09.2020.

Ca urmare a acestei modificări, Consiliul reține că cel de-al doilea capăt de cerere și cererea a rămas fără obiect, autoritatea dublând, practic, perioada de elaborare a ofertelor.

Din același motiv, Consiliul a respins solicitarea de suspendare a procedurii de atribuire, prin încheierea nr. 1490/C4/1702/21.08.2020, termenul fiind suficient pentru aducerea la îndeplinire a eventualelor măsuri dispuse de Consiliu.

După depunerea contestației, societatea contestatoare a depus dovada constituirii cauțiunii în valoare de 220.000 lei, prin recipisa de consemnare nr. 206440483/1/13.08.2020, emisă de CEC Bank, Sucursala Lipsani.

Cauțiunea constituită se va restitui contestatoarei, la cerere, nu mai devreme de 30 de zile de la data rămânerii definitive a hotărârii, în temeiul art. 61¹ alin. (5) și (6) și (7) din Legea nr. 101/2016, astfel cum a fost modificată și completată.

Pe fondul contestației, Consiliul reține că prima critică vizează caracterul contradictoriu al documentației de atribuire, în ceea ce privește ofertarea de autovehicule prototip sau a celor deja omologate. Astfel, contestatoarea arată că există în documentație o serie de prevederi care stabilesc că se acceptă prototipuri, iar alte prevederi care stabilesc obligativitatea depunerii documentelor din care să rezulte că acestea sunt omologate, contestatoarea citând, în acest sens, din formularul de propunere tehnică în conținutul căruia se menționează că „Documentația din ofertă va conține obligatoriu și următoarele documente:

1. Copiile cu semnătură electronică extinsă ale documentației de omologare a autobuzelor electrice, din care să rezulte că acestea sunt omologate cu certificate de omologare emise de către RAR sau de către autoritățile abilitate în unul din statele membre ale UE. Copia marcată cu semnătură electronică extinsă a certificatului de conformitate emis de către producător pentru tipul de autobuze electrice ofertate”.

Consiliul reține că prin clarificarea din oficiu nr. [CN1023276/00028], publicată în data de 19.08.2020, autoritatea contractantă a publicat adresa nr. 118752/19.08.2020, prin care se elimină cerința citată mai sus. Față de această situație de fapt, Consiliul reține că nu se impune o remediere pe acest aspect, critica fiind rămasă fără obiect.

În ceea ce privește solicitările suplimentare referitoare la acest punct din notele scrise transmise Consiliului în data de 03.09.2020, Consiliul reține că clarificarea menționată mai sus a fost publicată în SEAP la data de 19.08.2020, dată de la care se prezumă luarea la cunoștință despre conținutul său. Dacă societatea contestatoare considera necesară vreo modificare suplimentară în urma răspunsului și măsurilor de remediere, atunci aceasta trebuia să o conteste în timp util sau să formuleze concluzii în care să arate că măsura de remediere este improprie, or acest lucru nu s-a întâmplat. Cum la Consiliu dosarele se soluționează cu celeritate,

neexistând posibilitatea amânării pronunțării pentru depunerea de concluzii scrise, părțile trebuie să respecte procedura prevăzută de Legea nr. 101/2016, urmând a depune în timp util apărările lor, astfel încât acestea să fie luate în considerare de Consiliu. Pe de altă parte, în măsura în care remedierea dispusă este insuficientă, contestatoarea are posibilitatea să o conteste în termenul legal, și nu după expirarea acestui termen.

Referitor la depunerea documentației de omologare în 60 de zile de la data semnării contractului, Consiliul reține că prevederea criticată, aflată în caietul de sarcini, în Secțiunea 3, pag. 5, are următorul conținut:

„Dacă autobuzele electrice sunt omologate de autoritățile competente din UE, înregistrarea națională de tip la Registrul Auto Român (RAR) se va efectua de către ofertantul declarat câștigător, în termen de maxim 60 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala și răspunderea sa. În cazul depășirii termenului anterior menționat, beneficiarul va percepe penalități conform clauzelor contractuale”.

Criticile contestatoarei din conținutul contestației se bazează pe caracterul confuz al documentației de atribuire, respectiv existența a 3 momente în care trebuie depusă documentația de omologare, invocând prevederile art. 154 din Legea nr. 98/2016, respectiv necesitatea unei documentații complete, corecte și precise.

În punctul de vedere cu privire la contestație, autoritatea contractantă vine cu precizări după cum urmează:

„La stabilirea acestei cerințe, **autoritatea contractantă a luat în calcul că există posibilitatea ca produsul oferat să fie deja omologat**, aflat în producție de serie, produs care să îndeplinească cerințele impuse prin documentația de atribuire. Cerințele tehnice impuse prin caietul de sarcini nu sunt exclusiviste, autoritatea contractantă solicitând în măsura în care acest lucru a fost posibil, încadrarea specificațiilor tehnice în anumite intervale sau în maxime și minime, tocmai din dorința de a nu îngreuna participarea posibililor ofertanți. În această situație (când produsul oferat este unul de serie, omologat deja) avantajul preconizat de autoritatea contractantă este cel al furnizării autobuzelor într-un interval de timp mult mai scurt față de cel solicitat”. Astfel, Consiliul reține că explicațiile autorității contractante sunt pertinente, justifică cerința în forma publicată în documentație. Pe de altă parte, este clar că aceasta se referă la autovehicule deja omologate, și nu la prototipuri, solicitarea documentelor de omologare la termene diferite fiind în concordanță cu propriile oferte ale operatorilor, respectiv dacă ofertă produse deja omologate sau prototipuri. Cu toate acestea, Consiliul reține necesitatea publicării explicațiilor din punctul de vedere la contestație și în SEAP, astfel încât toți operatorii interesați să ia cunoștință de conținutul lor.

Consiliul mai reține că după furnizarea respectivelor explicații, contestatoarea a exprimat un punct de vedere la data de 03.09.2020, prin note scrise, în care solicită eliminarea cerinței referitoare la depunerea în 60 zile a documentației de omologare, arătând că cerința este de natură să genereze confuzii, termenul de depunere urmând a fi stabilit unitar, urmând a fi aplicabil tuturor ofertanților.

Consiliul reține că solicitarea contestatoarei din notele scrise este diferită de cea din conținutul contestației, că aceasta nu a formulat apărări

în timp util în sensul precizării contestației, ca urmare a punctului de vedere formulat de autoritate.

Pe de altă parte, contestatoarea nu justifică vreo vătămare, nefiind adusă vreo dovadă că menținerea cerinței respective îi restrânge participarea deoarece deține un autovehicul conform documentației omologat. Dimpotrivă, în conținutul contestației punctul de greutate este pe autovehiculele prototip, și nu pe cele deja omologate. În subsidiar, în măsura în care autovehiculele pe care dorește să le oferteze sunt, deja, omologate, contestatoarea nu arată în ce constă vătămarea prin stabilirea acestui termen, neaducând nicio dovadă din care să rezulte că înregistrarea națională de tip la Registrul Auto Român (RAR) ar dura mai mult. Cel mult, contestatoarea putea solicita eliminarea penalităților pentru depășirea celor 60 zile, acestea vătămând-o, și nu termenul de depunere a documentației, or în contestația depusă nu a cerut acest lucru. Pe de altă parte, în măsura în care ofertanții au deja autovehiculele omologate, este atât interesul lor, cât și interesul autorității contractante a se livra într-un termen cât mai scurt, astfel încât necesitatea autorității să fie satisfăcută. Consiliul mai reține că autoritatea poate justifica interesul primirii documentației cât mai repede posibil, atât pentru studierea ei, cât și pentru găsirea celor mai bune soluții de exploatare optimă a autovehiculelor, reticența contestatoarei nefiind justificată. Regula generală în materia achizițiilor este în sensul depunerii documentațiilor aferente în etapa de ofertare. În cazul de față, depunerea ulterioară se justifică tocmai prin acordarea permisiunii depunerii autovehiculelor neomologate, or nu poate fi transformată această cerință permisivă într-un dezavantaj pentru autoritate, în sensul punerii la dispoziție a documentației după livrare.

Față de constatate, Consiliul nu a identificat niciun argument pentru care contestatoarea ar fi vătămată de solicitarea unei documentații la 60 zile de la semnarea contractului, în condițiile în care, ofertându-se autovehicule omologate, această documentație ar trebui să existe, mai puțin înregistrarea națională de tip la Registrul Auto Român.

Referitor la depunerea documentației de omologare la livrarea prototipului, spre deosebire de situația anterioară, în care se avea în vedere ofertarea unui autovehicul omologat, situația de față privește ofertarea unui prototip. Autoritatea contractantă arată în punctul de vedere că „Pentru crearea posibilității de a alege oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere financiar pentru un produs cu aceleași caracteristici tehnice, aceasta presupunând participarea unui număr cât mai mare de ofertanți la procedură, autoritatea contractantă a luat în calcul posibilitatea furnizării întâi a unui prototip, situație în care se acceptă depunerea documentației de omologare la livrare”.

Astfel, aceste prevederi criticate de contestatoare au în vedere situații diferite, după cum se ofertează prototipuri sau autovehicule omologate, neputându-se impune depunerea aceluiași documente la aceleași date, din moment ce și ofertanții se află în etape diferite cu produsele lor.

Aceeași este situația și în ceea ce privește autovehiculele fabricate serii mici, depunerea documentelor variind după cum acestea sunt, deja, omologate, autoritatea contractantă solicită omologarea autobuzelor pe categoria M3 clasa I, în vederea înmatriculării acestora. În cazul în care

există omologare în state membre ale UE, contractantul va avea un termen de maxim 60 de zile de la data semnării contractului pentru a înregistra autobuzele la RAR, iar în cazul în care nu există omologare în state membre UE, contractantul va trebui să realizeze omologarea națională pe cheltuiala și răspunderea sa.

Conform prevederilor caietului de sarcini:

„Autobuzele electrice vor deține: omologările acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3 clasa I, în baza Directivei-cadru nr. 46/2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, omologare națională de tip pentru autovehicule fabricate în serii mici, emise de RAR, conform Legii nr. 230/2003 pentru aprobarea OG nr. 78/2000 privind omologarea vehiculelor rutiere și eliberarea cărții de identitate a acestora [...]”. Prevederea în cauză nu poate fi interpretată în sensul susținut de contestatoare, în sensul că se solicită două omologări simultane, ci una singură, în funcție de situația specifică. Astfel, prevederile documentației de atribuire trebuie interpretate cu bună credință, și nu absurd, linia generală a documentației fiind una permisivă, cu scopul promovării concurenței, și nu al diminuării ei.

Astfel, cu excepția prevederii din formularul de propunere tehnică referitoare la depunerea obligatorie a documentației de omologare la depunerea ofertelor, prevedere eliminată de autoritatea contractantă, restul cerințelor criticate apar a fi justificate, fiecare ofertant urmând a depune documentele respective în funcție de produsul oferit. Este evident, justificată solicitarea diferențiată a documentelor, din moment ce autoritatea contractantă a ales să permită accesul cât mai larg al producătorilor, inclusiv cu prototipuri, nu numai cu autovehicule omologate.

Pentru aceste motive, văzând că explicațiile autorității contractante din punctul de vedere sunt de natură a clarifica suplimentar conținutul prevederilor documentației, Consiliul reține necesitatea publicării lor în SEAP, astfel încât să ajungă la cunoștința potențialilor ofertanți.

În ceea ce privește critica cerințelor privind puterea minimă a sistemului de încărcare rapidă, considerate excesive de contestatoare, Consiliul reține că la secțiunea 3.1.3 din caietul de sarcini, Autonomia autobuzelor electrice din Anexa 2 (Specificații tehnice extinse), se stabilește:

„Autonomia autobuzelor electrice va fi de minim 100 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. La bordul autobuzelor electrice, afișajul care indică autonomia acestora în funcție de energia rămasă în baterii va fi exprimat în kilometri. 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. [...]

La secțiunea 3.1.4 (încărcarea bateriilor electrice. Stațiile de încărcare) se stabilește:

"Datorită condițiilor specifice ale transportului public, autobuzele electrice vor permite conectarea la două sisteme de încărcare a bateriilor, care vor funcționa cu același randament în conformitate cu condițiile climatice indicate .

- încărcare lentă în care bateriile se vor încărca la 100 % din capacitate;

- încărcare rapidă 5... 10 minute."

La punctul 2 al acestei secțiuni (Stații de încărcare rapidă) se stabilește:

"Ofertantul declarat câștigător va livra împreună cu autobuzele electrice, și va sprijini utilizatorul cu instalarea și punerea în funcțiune, stații de încărcare rapidă într-un număr de 7 stații. [...]

Încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza fie prin intermediul unui pantograf cu construcție specială montat pe acoperișul autobuzelor, sau echivalent (spre exemplu pantograf invers), fie printr-un conector de încărcare. [...]

Sistemul de încărcare rapidă (minim 300 kW) va introduce în baterii o cantitate mare de energie într-un interval scurt de timp (5 ... 10 minute) prin conectarea autobuzului electric la o stație de încărcare rapidă care va avea următoarele caracteristici generale: [...]

În Anexa 1 (Centralizator parametri tehnici minimali și maximali) se prevede, la pagina 3: Puterea efectivă încărcare rapidă (minim) 300 kW.

Contestatoarea consideră că respectivele specificații, respectiv o autonomie minimă a autobuzelor (minim 100 km), stații de încărcare rapidă dar și o putere minimă de încărcare rapidă, irelevantă și excesivă prin raportare la nevoile sale, ce depășește practic aceste nevoi, fac ca aceste cerințe să fie disproporționate, dar și restrictivă de concurență.

Astfel, contestatoarea arată că similar cu situația bateriilor suplimentare unde se stabilește o cerință ca aceasta să poată asigura o autonomie suplimentară de minim 10 km, la fel și în cazul stației de încărcare rapidă (pantograf) **autoritatea contractantă ar trebui să stabilească numărul de minim kilometri pe care sistemul de încărcare rapidă trebuie să îl asigure la o încărcare a bateriei de 5-10 minute sau un nivel minim de încărcare a bateriilor în acest interval.** Astfel, Municipiul Craiova ar trebui să stabilească care este nevoia maximă de deplasare a autobuzelor în cadrul suprafețelor în care acestea urmează a se deplasa (de exemplu, doar în Craiova sau și în localitățile limitrofe) și în funcție de aceste necesități să stabilească o cerință de autonomie suplimentară (fie ca număr de kilometri fie ca un procent minim de încărcare al bateriilor) pe care stațiile de încărcare rapidă/ pantograful trebuie să le asigure într-un interval de 5-10 minute.

Analizând prevederile documentației criticate prin prisma susținerilor contestatoarei, Consiliul reține că autoritatea contractantă este liberă să își aleagă specificații tehnice de o anumită performanță. Din moment ce autoritatea acceptă în competiție și prototipuri, niciun operator nu se poate

plânge că ar fi restricționat, aceștia având posibilitatea să își configureze autovehiculele conform necesităților autorității. Este clar că autoritatea contractantă are în vedere că autovehiculele nu se pot încărca, de fiecare dată, la cap de linie, existența unei autonomii de 100 km fiind justificată. Doar stațiile de încărcare lentă asigură încărcarea bateriei 100%, cele de încărcare rapidă având doar rolul suplimentării pe parcursul zilei a energiei consumate. Necesitatea autorității este justificată, traficul de oraș ducând la un consum mare, or autoritatea nu poate risca achiziționarea unor autobuze care să stea mai mult la încărcat decât în trafic, și, mai mult decât atât, să rămână blocate în trafic ca urmare a consumării bateriei. Municipiul Craiova este un oraș mare, traseele sunt lungi, autonomia de 100 km fiind justificată. Pe de altă parte, contestatoarea nu aduce argumente din care să rezulte existența vreunei vătămări în ceea ce privește autonomia autovehiculelor, a bateriei suplimentare sau capacitatea stației de încărcare, supoziția sa că autoritatea nu și-ar fi stabilit nevoile în mod judicios nefiind susținută de argumente concrete. Mai mult, verificarea realizată de Consiliul pentru autobuze din această categorie a condus la concluzia că cerința în cauză nu se raportează la maximum existent pe piață, existând autobuze cu autonomie și de 300 km.

Consiliul reține ca fiind relevante dispozițiile art. 155 din Legea nr. 98/2016, respectiv: „(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**”.

Dat fiind că prin contestație nu se arată că s-ar favoriza un anumit producător, că tehnologia solicitată de autoritatea contractantă ar fi inaccesibilă celor mai mulți producători și alte asemenea, nu rezultă, de nicăieri, că autoritatea ar fi restricționat participarea la procedură. Astfel, nu rezultă de nicăieri din conținutul contestației că nu ar fi disponibile baterii ca cele solicitate de autoritate, că nu este posibilă o autonomie de 100 km sau că nu pot fi ofertate stații rapide, singura apărare a contestatoarei bazându-se pe neidentificarea concretă a nevoii autorității, precum și pe solicitarea unor cerințe superioare, mult peste nevoile ei.

Consiliul reține că nu există dispoziții legale care să oblige autoritățile contractante să emită documentații de atribuire cu specificații care să permită accesul tuturor produselor și producătorilor, **indiferent de performanța produselor**. Dimpotrivă, practica instanțelor este în sensul acceptării unor produse de un anumit nivel de performanță, care corespund necesităților autorității contractante, sens în care s-a pronunțat și Curtea de Apel București-Secția a IX-a Contencios Administrativ și Fiscal în Decizia nr. 25/2019 din 29.03.2019, potrivit căreia:

«Necesitatea sau oportunitatea achiziționării de produse de o anumită performanță, precum și caracteristicile tehnice impuse pentru acestea, sunt stabilite de fiecare autoritate contractantă în parte, în funcție de necesitățile obiective și prioritățile comunicate de compartimentele din

cadrul autorității contractante (art. 2 și art. 3 din Hotărârea Guvernului nr. 395/2016).

Impunerea caracteristicilor produselor din caietul de sarcini nu are ca efect introducerea unor obstacole nejustificate de natura să restrângă concurența între operatorii economici și nici nu are ca efect favorizarea sau eliminarea participării la procedura de atribuire, a anumitor operatori economici sau a anumitor produse (cu excepția celor care nu corespund necesităților obiective ale autorității).

Dreptul autorității contractante de a achiziționa produse cu astfel de caracteristici, performante calitativ, nu poate fi restricționat, pe considerentul eronat al nerespectării prevederilor art. 156 din Legea nr. 98/2016, care reglementează achizițiile publice. În aceeași direcție, orice autoritate contractantă are obligația respectării principiului proporționalității statuat în art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016, înțeles ca asigurare a corelației dintre necesitatea autorității contractante și obiectul contractului de achiziție publică.

Reținând că societățile comerciale autoare a contestațiilor se referă în principal la cerințele autorității contractante de a achiziționa produse cu anumite caracteristici tehnice, iar susținerile acestora nu conduc la concluzia că cerințele sunt restrictive, Curtea stabilește că nu poate obliga autoritatea contractantă la eliminarea condițiilor criticate. În sens contrar s-ar limita dreptul autorității de a contracta produse cu caracteristicile de mai sus, care să corespundă întocmai necesităților sale obiective, drept prevăzut la art. 155 și art. 156 din lege, prin acceptarea de produse cu alte caracteristici (și care nu îndeplinesc aceste cerințe referitoare la performanțele produselor), existând riscul de a nu asigura o intervenție rapidă, eficientă de dezinfecție. Nu există o prevedere legală care să oblige autoritățile să accepte produse care nu corespund necesităților acestora”.

Astfel, contestatoarea nu a prezentat argumente din care să rezulte că ar fi restricționată participarea sa la procedură prin solicitarea acestor cerințe.

În ceea ce privește critica formulată împotriva specificației referitoare la garanția caroseriei, contestatoarea arată că potrivit caietului de sarcini, Secțiunea 3, pag. 5, „Caroseria va fi garantată împotriva fisurării, deformării, ruperii pe toată durata de viață a autobuzelor electrice (15 ani).”, iar în Anexa 2 la caietul de sarcini (Condiții tehnice extinse), se solicită „Ofertantul va descrie detaliat sistemul de protecție anticorozivă aplicat pentru a realiza durata de viață a caroseriei de minim 15 ani”.

Astfel, contestatoarea consideră că termenul stabilit pentru garanția caroseriei este excesiv și nerealist, raportat la oferta de pe piața relevantă și la procedurile similare derulate, garanția uzuală oferită de producători fiind de 12 ani. Autoritatea contractantă invocă faptul că prețul de achiziție al unui autobuz electric este unul important, iar durata normală de funcționare a mijloacelor fixe conform catalogului de clasificare, amortizarea acestuia are loc pe o durata de circa 12 ani, solicitând o funcționare de lungă durată, respectiv 15 ani, fiind o structură ce concură la siguranța pasagerilor și a circulației.

Consiliul reține că potrivit Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe valabil în 2020, pentru autobuze

de transport urban, durata de viață prevăzută este de 8 ani. În catalogul respectiv, nu există prevăzută durata de viață pentru autobuzul electric. Cu siguranță, exploatarea acestora se realizează pentru o durată mai mare de timp. Cu toate acestea, argumentele autorității contractante în susținerea acestei cerințe sunt sumare, nefiind adus niciun argument din care să rezulte că există mai mulți producători care oferă o asemenea garanție. Chiar dacă este posibil ca în prezent există tehnologii și materiale care să acopere această cerință, așa cum susține autoritatea, ea nu a prezentat dovezi în acest sens, apărările sale fiind sumare.

Contestatoarea susține că majoritatea producătorilor oferă o garanție de 12 ani. Verificând pe site-urile mai multor producători de specialitate, Consiliul observă că susținerile contestatoarei sunt reale, cele mai multe autovehicule având garanția caroseriei 12 ani. Din acest motiv, Consiliul va admite critica respectivă, urmând a dispune modificarea documentației de atribuire prin reducerea garanției caroseriei de la 15 la 12 ani.

În ceea ce privește solicitarea contestatoarei referitoare la modificarea cerinței din caietul de sarcini referitoare la sistemele de purjare Conform Anexei 2 la caietul de sarcini (Condiții tehnice extinse), „Rezervoarele de aer comprimat vor fi prevăzute cu purjare automată și manuală, iar sistemul de purjare va fi prevăzut cu un rezervor de colectare pentru evitarea poluării”. Contestatoarea arată că soluția solicitată de autoritatea contractantă nu poate fi realizată din motive tehnice, cele două sisteme neputând exista simultan pe același rezervor de aer.

Autoritatea contractantă se apără, susținând că purjarea manuală este necesară doar atunci când se defectează sistemul de purjare automată.

Consiliul reține că argumentele formulate de contestatoarea sunt nefundamentate științific. În fapt, după cum arată contestatoarea, unitatea de prelucrare a aerului este dotată cu un sistem de purjare care, de fiecare dată când rulează compresorul de aer, se curăță automat sau manual prin sistemul de purjare. Contestatoarea a atașat contestației fotografii cu sistemele de purjare, cel automat având o supapă ce acționează la presiune, iar cel manual, un robinet.

Consiliul reține că autoritatea nu a solicitat ca cele două sisteme să funcționeze simultan, ci alternativ, în condițiile în care cel automat se poate defecta.

Din verificările realizate de Consiliu, rezultă că există dispozitive cu diverse destinații care permit atât purjarea automată (autocurățare), cât și purjarea manuală, cu un robinet. Astfel, dacă pentru alte utilizări (de exemplu, filtre de apă) este posibilă coexistența acestor două sisteme, nu există niciun impediment tehnic pentru care să nu fie posibilă configurarea sistemului de purjare așa cum dorește autoritatea contractantă.

Se impune încă odată precizarea că autoritatea permite operatorilor economici prezentarea autovehiculelor neomologate, astfel că nimic nu îi împiedică pe operatori să își configureze produsele astfel cum dorește autoritatea contractantă, neputându-se reține restricționarea concurenței.

În consecință, luând în considerare cele mai sus menționate, în temeiul art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite în parte contestația formulată de OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL, în contradictoriu cu MUNICIPIUL CRAIOVA, respectiv va dispune următoarele:

- publicarea în SEAP a explicațiilor furnizate de autoritatea contractantă în punctul de vedere cu privire la contestația depusă, cu privire la depunerea documentelor de omologare,
- remedierea documentației de atribuire prin diminuarea garanției carosesei de la 15 la 12 ani.

În temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge ca nefondate restul criticilor formulate de contestatoare.

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 în parte contestația formulată de OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL, în contradictoriu cu MUNICIPIUL CRAIOVA, respectiv va dispune următoarele:

- publicarea în SEAP a explicațiilor furnizate de autoritatea contractantă în punctul de vedere cu privire la contestația depusă, cu privire la depunerea documentelor de omologare,
- remedierea documentației de atribuire prin diminuarea garanției carosesei de la 15 la 12 ani.

În temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016 respinge ca nefondate restul criticilor formulate de contestatoare.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părțile cauzei, 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.

PREȘEDINTE,
Dan TRĂSNEA

Trasnea

MEMBRU,
Doina - Florica ENIȚĂ

Enița

MEMBRU,
Daniela NANU

Nanu

Redactată în 4 (patru) exemplare, conține 24 (douăzeci și patru) pagini.

