



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

DECIZIE

Nr.....

Data:

Prin contestația nr., înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr., formulată de SRL, cu sediul în, ..., înregistrată la Registrul Comerțului sub nr., având CUI ..., reprezentată legal prin administrator și convențional prin, cu sediul procesual ales pentru comunicarea tuturor actelor de procedură în, Str., împotriva rezultatului procedurii de atribuire consemnat în Raportul procedurii nr. 6029/14.03.2024 și Comunicarea rezultatului nr. 6112/15.03.2024, privind procedura de licitație deschisă, online, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Furnizare microbuze electrice în cadrul proiectului Microbuze electrice pentru elevii din județul” Cod CPV 34144900-7, de către, cu sediul în, Str. ... Județul, în calitate de autoritate contractantă, s-a solicitat:

1. Admiterea contestației formulate;
2. Anularea Raportului procedurii înregistrat la Autoritatea contractanta cu nr. 6029/14.03.2024, a Rezultatului procedurii nr. 6112/15.03.2024, încărcate în SEAP la data de 14.03.2024, respectiv 15.03.2024, precum și a proceselor-verbale de evaluare ce au stat la baza acestuia din perspectiva declarării ca fiind conformă și câștigătoare a ofertei;
3. Anularea actelor subsecvente Raportului procedurii;
4. Obligarea Autorității contractante la reevaluarea ofertelor în conformitate cu dispozițiile legale incidente și cu decizia ce urmează a fi pronunțată în prezenta cauză de către Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor.

..... SRL, cu sediul în ..., înregistrată în Registrul Comerțului sub nr. ..., având cod fiscal ... reprezentată legal prin administrator dl. ... și convențional de, cu sediul procesual ales în, str. ..., în calitate de ofertant câștigător al procedurii de atribuire în dezbatere, depune

Cerere de intervenție voluntară accesorie nr. ... înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr., prin care solicită:

1. Încuviințarea în principiu și admiterea pe fond a cererii de intervenție voluntară accesorie.

2. Respingerea ca nefondată a contestației formulată de SRL, cu consecința menținerii ca temeinice și legale a actelor administrative contestate, respectiv a raportului procedurii, proceselor verbale de evaluare și a tuturor actelor subsecvente emise de Autoritatea Contractantă prin care oferta depusă de SRL a fost declarată admisibilă și conformă.

3. Obligarea contestatoarei SRL la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de soluționarea prezentei cauze.

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 SRL reclamă rezultatul procedurii de atribuire consemnat în Raportul procedurii nr. 6029/14.03.2024 și Comunicarea rezultatului nr. 6112/15.03.2024, solicitând cele de mai sus.

Contestatorul susține că specificațiile tehnice minime ale microbuzelor ce formează obiectul achiziției au fost detaliate în Caietul de sarcini, astfel cum a fost acesta modificat prin răspunsurile la clarificări.

De asemenea, în ceea ce privește factorii de evaluare, astfel cum au fost detaliate la punctul 11.2.5 din Fisa de date, cu referire strict la factorul de evaluare ce prezintă relevanță din perspectiva prezentei contestații: Perioada de garanție acordată autonomiei de mers garantată de producător (Pth AUT), cu o pondere de 20%, în ceea ce privește autonomia ofertată, prin Caietul de sarcini s-a stabilit că aceasta va fi determinată conform metodei de testare a autonomiei E-SORT 2.

Față de modul în care Autoritatea contractantă a formulat cerințele tehnice în cuprinsul documentației publicate, respectiv față de conținutul ofertei depuse de, oferta declarată câștigatoare, contestatorul opinează că: (i) nu este conformă; [ii] chiar considerând că ar fi conformă, nu putea obține un punctaj tehnic mai mare decât cel al ofertei, prin prisma factorului tehnic privind autonomia garantată de producător, care a fost punctat în mod greșit de către Autoritatea contractantă, raportat la ofertele tehnice depuse de cei doi ofertanți în corelare cu prevederile Documentației de atribuire.

Se indică legislație relevantă, respectiv: art. 2 alin. (2), art. 3 alin. (1) lit. z), art. 187 alin. (1) și (2), art. 189 alin. (2) și (3), art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, art. 20 alin. (2), art. 32 alin. (2), art. 137 și art. 139 alin. (1) și (2) din HG nr. 395/2016.

Contestatorul invocă neconformitatea ofertei precizând că, potrivit documentației ce i-a fost pusă la dispoziție de către Autoritatea contractantă, Ofertantul a înaintat propunere tehnică pentru un vehicul marca Ford, tip Transit M2 având Capacitate: 16 locuri pe scaune din care 1 loc pentru persoane cu dizabilități (în cadrul celor 16 locuri pe scaune unul trebuie amenajat pentru persoane cu dizabilități) + 1 loc

pentru conducătorul auto, cu o Putere motor: 198 kw, Capacitate baterii: 92 kwh și Autonomie deplasare - „Autonomie de deplasare 375 km in cele mai defavorabile condiții (incarcare maxima, temperatura din intervalul de operare la care consumul de energie electrica pentru climatizare este maxim)” - informațiile se regăsesc la pagina 7 din Propunerea tehnică, depusă în extras atașat prezentei contestații Anexa 5).

Un prim aspect de neconformitate a ofertei este relevat de faptul că, deși oferta privește, în teorie, un vehicul cu o capacitate de 16+1 locuri, de tip M2, documentele depuse de către ofertant relevă faptul că vehiculul nu poate avea o capacitate mai mare de 13+1 locuri și care nu corespunde, prin urmare, specificațiilor tehnice din Documentația de atribuire și însuși obiectului achiziției.

Cu titlu preliminar, contestatorul solicită CNSC să aibă în vedere că Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007, PARTEA A, Criterii pentru clasificarea vehiculelor, 1. Categorii de vehicule, ANEXA II Definiții generale, criterii pentru clasificarea vehiculelor, tipuri de vehicule și tipuri de caroserie - PARTEA INTRODUCTIVĂ - Definiții și dispoziții generale:

-„Masa maximă” înseamnă „masa maximă tehnic admisibilă”, astfel cum s-a specificat la punctul 2.8 din anexa I. (anexa I este Lista completă de informații pentru omologarea ce de tip a vehiculelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate, iar punctul 2.8. este Masa maximă tehnic admisibilă indicată de producător).

Precum și Ordinul Ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor nr. 2224 din 23.12.2020 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea — RNTR 2:

-Categorii M - AUTOVEHICULE AVÂND CEL PUȚIN PATRU ROȚI, CONCEPTE ȘI CONSTRUITE PENTRU TRANSPORTUL DE PERSOANE:

- Categoria M2 - Vehicule concepute și construite pentru transportul de persoane, care au, în afara scaunului conducătorului, mai mult de opt locuri pe scaune și o masă maximă ce nu depășește 5 tone.

- Categoria M3 - Vehicule concepute și construite pentru transportul de persoane, care au, în afara scaunului conducătorului, mai mult de opt locuri pe scaune și o masă maximă ce depășește 5 tone

- Categoria N - AUTOVEHICULE AVÂND CEL PUȚIN PATRU ROȚI, CONCEPTE ȘI CONSTRUITE PENTRU TRANSPORTUL DE MĂRFURI:

- Categoria N2 - vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri având o masă maximă care depășește 3,5t, dar nu depășește 12 t.

Prin masă maximă se înțelege masa maximă tehnic admisibilă.

Se menționează că afirmațiile de mai sus privind neconformitatea ofertei sunt susținute de informațiile cuprinse în certificatele de conformitate și alte documente suport din propunerea tehnică a ofertantului declarat câștigător, la care se referă petentul în mod punctual:

i. Conform certificatului de conformitate - Anexa 6 (paginile 404 - 407 din Propunerea tehnică în format electronic):

- Punctul 13: masa proprie a vehiculului este de 2.803 kg, cu mențiunea că, în realitate aceasta este masa proprie a vehiculului de bază

(aşa cum rezultă şi din certificatul de conformitate Ford, aflat la filele 408 - 409 din Propunerea tehnică în format electronic);

- Punctul 16.1: masa maximă admisă este de 4.250 kg;
- Pe de altă parte în Fişierul Informativ (deci nu documentaţie de omologare sau cum ar fi trebuit conform cerinţelor Documentaţiei de atribuire) - Anexa 7 (pagina 365 din Propunerea tehnică) declara masa proprie a vehiculului carosat de 3,193 kg (deşi din certificatul de conformitate rezultă că ar fi de 2.803 kg, iar masa actuală de 2861 kg). La un calcul simplu: 13 scaune x 20 kg - 260 kg (numai scaunele). Diferenţa rămasă, de 50 kg, e imposibil să acopere toate elementele montate în procesul de carosare - AC, podea, bare, rampa persoane dizabilităţi (care, potrivit RNTR 7, are o greutate de 250 kg).

ii. De altfel, la punctul 42 din certificatul de conformitate (pagina 405 din propunerea tehnică, punctul 42) se precizează în mod expres capacitatea vehiculului, de 14 locuri, fără loc destinat persoanelor cu dizabilităţi.

Aşadar, vehiculul oferat de este unul neconform (şi, implicit, oferta este una inadmisibilă conform dispoziţiilor art. 215 din Legea 98/2016), raportat la specificaţiile tehnice minime cerute de Autoritatea contractantă, întrucât capacitatea maximă a acestuia este de 13+1 locuri (pagina 405 din propunerea tehnică, punctul 42), iar nu de 16+1 locuri aşa cum s-a solicitat prin Documentaţia de atribuire.

Sub un al doilea aspect, neconformitatea ofertei este relevată şi de faptul că din documentele anexate propunerii tehnice (paginile 118 -122, respectiv 120 - 122 din fişierul electronic - Anexa 9) rezultă faptul că vehiculul nu ar putea fi dotat cu rampă de acces pentru persoanele cu dizabilităţi (cerinţă obligatorie potrivit Caietului de sarcini).

Astfel cum rezultă din fotografia existentă la pagina 120 din propunerea tehnică, şinele pentru rampa necesară pentru accesul persoanelor cu dizabilităţi este plasată în partea din faţă, în spatele scaunului şoferului; în aceeaşi imagine este vizibil faptul că scaunele pasagerilor sunt fixe, prinse în şuruburi.

Din documentele anexate propunerii tehnice, documentaţia aferentă rampei ce urmează a fi montată pe vehicul lipsesc cu desăvârşire.

Din propunerea tehnică depusă în cadrul procedurii CN1061204/28.10.2023 (paginile 40-49) rezultă faptul că rampa telescopică avută în vedere de ofertant nu ar putea fi amplasată decât în spatele vehiculului.

Or, în condiţiile în care rampa ar fi amplasată în partea din spate a vehiculului, ar fi imposibil ca persoana cu dizabilităţi să ajungă în spatele şoferului, spaţiul dintre rândurile de scaune nefiind suficient de lat pentru a permite accesul. Aşadar, în realitate, vehiculul oferat nu poate fi amenajat astfel încât să asigure accesul persoanelor cu dizabilităţi, ceea ce determină în opinia contestatorului neconformitatea ofertei din perspectiva neîndeplinirii uneia dintre cerinţele minime obligatorii cuprinse în Documentaţia de atribuire.

Sub un al treilea aspect ce conduce la concluzia unei oferte neconforme, se referă la faptul că în fişa informativă pentru categoria M2 declarată de operator la pagina 376 din Propunerea tehnică (Anexa 7) punctul 13 descrierea clasei ar trebui să conţină detaliile de omologare

astfel cum sunt descrise în documentul „Information Document PAC907BB50- M3-00”, depus de (cuprins în aceeași Anexă 7).

Or, operatorul declară că aceste date nu sunt disponibile, ceea ce denotă o dată în plus neconcordanța informațiilor declarate, dar și faptul că în realitate vehiculul oferat nu îndeplinește cerințele din Documentația de atribuire.

Sub un al patrulea aspect, neconformitatea ofertei rezidă și din faptul că din desenele de omologare existente la paginile 375 - 385 din propunerea tehnică (Anexa 10), care confirmă faptul că numărul maxim de locuri al vehiculului oferat este de 14 locuri, nicidecum 16+1.

Sub un al cincilea aspect, din certificatul de conformitate Ford (paginile 408 - 409 din Propunerea tehnică depuse în Anexa 6), depus pentru a dovedi pretinsa autonomie de 375 km, rezultă cu claritate faptul că certificatul de conformitate vizează un vehicul „Petrol/diesel” (a se vedea punctul 48 din certificat), nicidecum unul electric. De altfel, în certificatul de conformitate (Anexa 6), se menționează, la punctul 2 - „Electric range: 284 km”.

În concluzie, contestatorul apreciază că, prin oferta declarată câștigătoare (în realitate neconformă), ... încearcă să inducă în eroare autoritatea contractantă cu privire la faptul că va livra vehicule electrice de 16+1 locuri din care unul pentru persoane cu dizabilități, dar din niciun document nu reiese numărul de locuri în varianta cerută (15 scaune pasageri + 1 loc persoane cu dizabilitati + șofer), la masa utilă rămasa astfel cum rezultă din documentele prezentate în propunerea tehnică ($4250 - 3193 = 1057$ kg e imposibil să avem masa utilă pentru 15 pasageri $\times 75$ kg = 1125 KG + 250 KG locul persoanei cu dizabilități).

În ce privește Acordarea punctajului pentru factorul tehnic privind autonomia garantată de producător, contestatorul susține că oferta ar fi trebuit să fie declarată neconformă, dat fiind că nu îndeplinește cerințele din Documentația de atribuire.

Deși în cuprinsul raportului procedurii nu există nicio motivare și nicio detaliere a modului de acordare a punctajului, din cuprinsul Procesului - verbal nr. 8 al ședinței de evaluare a ofertelor (înregistrat la Autoritatea contractantă cu nr. 2043 din 29.01.2024 - Anexa 11), rezultă faptul că în ceea ce privește factorul Autonomia de mers garantată de producător, Autoritatea contractantă a acordat:

i. 20 puncte (maximul) ofertei pentru o autonomie garantată de producător ofertată de „375 km” („la pag. 9: "Autonomie de deplasare 375 km in cele mai defavorabile condiții - incarcare maxima, temperatura din intervalul de operare la care consumul de energie electrica pentru climatizare este maxim);" la pag. 109 : " Autonomie Ford: 375km ");

ii. 14,66 puncte ofertei, pentru o autonomie garantată de producător ofertată de 275 km („la pag. 4: "Autonomie de deplasare: 275 km in cele mai defavorabile condiții - incarcare maxima, temperatura din intervalul de operare la care consumul de energie electrica pentru climatizare este maxim").

Se apreciază că punctajul astfel acordat este unul eronat, fiind rezultatul unei evaluări superficiale a propunerilor tehnice.

Sub un prim aspect, contestatorul punctează faptul că în propunerea

tehnică depusă de același ofertant, pentru vehicul identic, propunerea tehnică menționa o autonomie de „până la 375 km”, aspect pe care l-a supus analizei prin contestația formulată, operatorul economic „conformându-se” aparent și modificând informațiile declarate.

Sub un al doilea aspect, astfel cum rezultă din informațiile disponibile pe pagina de internet a producătorului și a unui distribuitor autorizat (Anexa 12), producătorul Ford NU are în portofoliu la acest moment un vehicul tip E-Transit dotat cu baterii a căror capacitate să fie de 92 kWh, capacitatea maximă a acestora fiind de 68 kWh.

De altfel, propunerea tehnică nu cuprinde niciun document provenit de la producător care să ateste informația privind capacitatea bateriilor ofertată de către, aspect pe care Autoritatea contractantă ar fi trebuit să-l observe și, în acord cu dispozițiile legale, să solicite ofertantului clarificările corespunzătoare. Or, astfel cum rezultă din solicitările de clarificare comunicate de către Autoritatea contractantă, ofertantului nu i-a fost solicitată vreo clarificare în acest sens.

Din aceleași informații disponibile pe pagina de internet a producătorului, rezultă faptul că autonomia acestui tip de vehicule (discutăm despre un vehicul gol și neamenajat conform cerințelor din Caietul de sarcini] ar fi de maximum 317 km, în condiții ideale.

La autonomia declarată de, de 375 km, pentru bateria de 68kWh, ar rezulta un consum de 0,181 kWh/km - absurd de mic, mai mic decât al unui autoturism cu masa totală de 1600 kg, și nicidecum credibilă pentru un microbuz cu masa maximă de 4.5 - 5T. Consumul de energie al unui microbuz este de 0,32 - 0,4 kWh/km.

Spre comparație, petentul susține că vehiculul ofertat de acesta, are o capacitate a bateriilor de 141 kWh, mai mult decât dublul maximului producătorului Ford; a declarat și a calculat o autonomie de (i) 414,7 km în condiții SORT 2 - Testul SORT se efectuează cu microbuzul încărcat la jumătate de încărcătură și fără funcționarea A/C sau încălzire. Este știut că A/C și încălzirea cresc consumul cu 25 - 35%; (ii) 275 km cu microbuzul încărcat la sarcina maximă și cu funcționare încălzire - deplasare în condiții SORT 2. Contestatorul atașează breviar de calcul care demonstrează această autonomie (Anexa 13).

Contestatorul învederează că a declarat autonomia garantată de 275 km, deoarece așa cum se specifica în fișa de date este autonomia garantată. O autonomie nu poate fi garantată decât în condițiile unui rulaj cu încărcătura maximă și cu funcționare A/C sau încălzire - acestea fiind situațiile specifice de utilizare.

Sub un al treilea aspect, petentul subliniază că o analiză atentă a documentelor conținute în propunerea tehnică ar fi condus Autoritatea contractantă la singura concluzie justă, respectiv că vehiculul ofertat de ofertantul pe care l-a declarat câștigător NU poate dezvolta autonomia de 375 km pentru care a fost acordat punctajul maxim.

În acest sens, contestatorul solicită Consiliului să aibă în vedere următoarele aspecte:

i. Având în vedere propunerea tehnică înaintată de, care conține informații ce nu corespund informațiilor publice date de producător, dar și date ce nu se verifică prin documentele - suport depuse de către acesta, neconformitatea ofertei este evidentă, pentru motivele

dezvoltate pe larg anterior, oferta fiind deci singura ofertă conformă.

ii. Chiar dacă oferta ar fi considerată ca fiind conformă, punctajul acordat factorului privind autonomia garantată de producător este unul eronat, în realitate oferta care ar fi trebuit să obțină punctajul maxim (20 puncte) fiind oferta, ceea ce ar fi condus la inversarea clasamentului și clasarea ofertei contestatorului pe prima poziție, în condițiile în care a dovedit ofertarea unei autonomii de 275 km.

În egală măsură, consider petentul că se impune a fi analizată inclusiv nelegalitatea Raportului procedurii, din perspectiva nemotivării acestuia, cu încălcarea principiului transparenței și a celui privind asigurarea unei căi de atac efective, reglementate prin normele Directivelor europene și reținute în practica instanțelor europene și naționale.

Se reține că Raportul procedurii nu conține niciun fel de informație privind punctajul acordat ofertelor tehnice și financiare, modul de determinare a punctajului aferent fiecărui factor de evaluare și a punctajului total, toate aceste informații regăsindu-se exclusiv în Procesul verbal nr. 9, care însă nu face corp comun cu Raportul procedurii, nu este accesibil ofertanților și nici nu poate conține, în mod distinct, motivarea celor consemnate în Raportul procedurii.

Pentru toate aceste motive, contestatorul apreciază că actele Autorității contractante conturează realizarea unei evaluări pur formale a ofertelor, superficiale, nepermise în contextul ce stă la baza demarării procedurii de atribuire, motiv pentru care solicită admiterea contestației așa cum a fost formulate.

Prin adresa nr. înregistrată la Consiliu sub nr., autoritatea contractantă formulează Punct de vedere la contestația depusă de SRL, învederând următoarele:

Ca prim aspect, autoritatea contractantă apreciază că rațiunile demersului juridic promovat nu subzistă, iar ofertantul formulează contestația afirmând mai multe susțineri prin care încearcă să arate că soluția dispusă în procedură ar fi eronată, alegații care sunt neîntemeiate.

În același sens, Autoritatea exclude ab initio practica contestatarului (îndeosebi de rea-credință și cu insinuări obsesive) de a contesta actele Autorității Contractante, fără a avea măcar prefigurate motivele concrete care stau la baza contestației, nemaivorbind de prezentarea unui minim probatoriu în sprijinul acestora.

Se menționează că oferta depusă de către SRL îndeplinește toate cerințele solicitate de către Autoritatea Contractantă prin documentația de atribuire, fapt demonstrat prin verificările efectuate de către comisia de evaluare, a căror rezultate sunt transcrise în procesele-verbale ale ședințelor de evaluare și în grilele de evaluare constituite ca anexe aferente acestora, verificări ce au fost validate și de către Agenția Națională Pentru Achiziții Publice, în baza Deciziei de verificare numărul 15180 din data de 25.09.2023, prin emiterea de avize conforme necondiționate în fiecare etapă de evaluare.

Autoritatea contractantă demontează obiecția contestatarului referitoare la un factor de evaluare determinant, aferent Componentei tehnice, care face diferența între cele două oferte, Perioada de garanție

acordată autonomiei de mers garantată de furnizor. Autoritatea Contractantă consideră această critică ca fiind o obiecție falsă, toate celelalte remarci acuzatoare fiind considerate ca fiind doar atribute complementare, susținute beletristic, pentru a anula oferta câștigătoare, prin declararea acesteia ca fiind neconformă.

Se arată că niciun ofertant nu a fost tratat preferențial și egalitatea în abordarea evaluării fiecăruia dintre aceștia a fost una normală, obligatorie și legală. Interesul Autorității Contractante a fost și este implementarea cu succes și într-o perioadă care să se înscrie în termenele Contractului de finanțare a Proiectului »MICROBUZE ELECTRICE PENTRU ELEVII DIN JUDEȚUL", iar părtinirea unui ofertant anume nu a fost și nu va fi o opțiune în achizițiile publice ale Autorității.

Față de neconformitatea ofertei, Autoritatea Contractantă precizează, în raport cu declarațiile contestatorului că prima și cea mai importantă cerință, este asumată de către ofertantul S.R.L. și, mai mult decât atât, contrar presupunerilor și supozițiilor utopice ale contestatorului bazate pe calcule empirice, ofertantul transmite, urmare a solicitării de clarificări nr. 30984 din 20.12.2023, documentele de omologare ale vehiculului de bază, stadiul 1 (el*2007/46*1098*22) și ale celui aferent stadiului 2 (e5*2018/ 858/0234*00).

Întrucât prin declarația numită FACTORI DE EVALUARE ofertantul SRL își asumă explicit Perioada de autonomie de mers a microbuzului electric garantată, s-a luat în considerare autonomia Ford de 375 km, care de fapt este autonomia microbuzului electric specificată în corpul ofertei. Autoritatea subliniază că prin Caietul de sarcini, nu s-au solicitat explicit documente justificative la momentul ofertării în ceea ce privește Autonomia de deplasare a microbuzului electric, iar modul în care se vor efectua teste și verificări ale documentelor care însoțesc microbuzele electrice la livrare, cad în sarcina Beneficiarului la întocmirea tabloului/matricei de verificare. Autoritatea precizează că ofertantul declarat câștigător include în ofertă un Certificat de conformitate model, pentru un microbuz similar, cu același lanț cinematic, pentru care autonomia este de 375 km: Electric range city 375 km - pag. 408 din Propunerea tehnică.

Informația transmisă de contestator cu privire la valorile puterii motorului de 198 kW (27.3. Maximum netpower (electric motor): 198.00 kW-pag. 134 Propunerea tehnică) și a capacității bateriilor de 92 kW sunt cele pe care ofertantul declarat câștigător și le-a asumat prin oferta depusă, atât în corpul ofertei, cât și în anexele acesteia (certificate de omologare cu caracter de exemplu, pentru microbuze electrice care utilizează același lanț cinematic, așa cum Autoritatea Contractantă a acceptat prezentarea acestor documente în cadrul Răspunsului Consolidat la solicitările de clarificări, nr. 25055 din 16.10.2023, prin răspunsul la solicitarea nr. 1, și pentru care ANAP a emis Avizul conform necondiționat nr. 14533/16717/19.10.2023/ .../DGCECMSS.

Aspectul reclamat de contestator potrivit căruia microbuzul electric ofertat de S.R.L. "nu poate avea o capacitate mai mare de 13+1 locuri" nu este fundamentat tehnic și/sau juridic în opinia Autorității. Conform legislației specifice, echiparea cu 16+1 scaune se încadrează în prevederile DIRECTIVEI 2007/46/CE A PARLAMENTULUI

EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective și a REGULAMENTUL (CE) NR. 78/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 14 ianuarie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 2003/102/CE și 2005/66/CE.

Ofertantul declarat câștigător prezintă în cadrul Propunerii Tehnice imagini cu scaunele microbuzului electric ofertat (paginile 383-385 din Propunea Tehnică).

Cu referire la ANEXA II DEFINIȚII GENERALE, CRITERII PENTRU CLASIFICAREA VEHICULELOR, TIPURI DE VEHICULE ȘI TIPURI DE CAROSERIE, la care se face trimitere în Contestație, Autoritatea Contractantă o constată ca o simplă informare. Cu siguranță omologarea AGENȚIEI SUEDEZE DE TRANSPORT, efectuată în baza testelor și verificărilor specifice, în calitate de emitent al Certificatului de omologare e5*2018/858/0234*00, nu poate fi pusă la îndoială și implicit acuzată de eliberarea unui document european nelegal.

Iar raportarea la cifre culese dintr-un document model (sample) o consideră Autoritatea ineficientă și irelevantă (a se vedea iterațiile de subliniere a maselor culese din certificatul model - pag. 405).

În continuarea analizei contestației, sunt regăsite pasaje din Ordinul nr. 2224 din 23 decembrie 2020 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2 (EMITENT MINISTERUL TRANSPORTURILOR, INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR) care nu fac în opinia Autorității decât să rememoreze specificații cunoscute și deja repetate, fără să sublinieze ce este cel mai important, adică faptul că "prin microbuz se înțelege autobuzul (conceput și construit pentru transportul de pasageri care are, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri șezând) din categoria M₂ sau M₃, care are o capacitate de transport de cel mult 22 de pasageri șezând sau în picioare, în afara scaunului conducătorului". Așadar, un microbuz M₂ poate avea configurația de mobilare cu scaune în structură de 16+1, cu respectarea reglementărilor legale, aspect demonstrat de altfel de către ofertantul declarat câștigător, ... S.R.L., prin documentele prezentate în cadrul Propunerii Tehnice.

Autoritatea contractantă apreciază că toate observațiile anterioare cu privire la încadrarea corectă a microbuzului ofertat în categoria M₂, sunt suficient de explicite și de relevante, astfel încât informațiile superficiale susținute de contestator, care dezvoltă și un calcul aritmetic simplist bazat pe estimări de greutate scaune, echipamente, ș.a.m.d., doar cu scopul demolării ofertei microbuzului electric declarate câștigătoare, să fie ignorate. Apeierile de neconformitate a ofertei prin analiza unui Certificat de conformitate model (sample) de la pag. 404-409 sunt variațiuni pe o temă care nu face obiectul cerințelor din Caietul de sarcini. Având în vedere că întregul proces de evaluare a ofertelor a fost supus controlului Ex-Ante ANAP, și ținând cont de faptul că și pentru evaluarea Propunerilor

Tehnice prezentate, acesta a emis Avizul Conform Necondiționat nr. 14533/1357/DGCECMSS/...../31.01.2024, demonstrează foarte clar și fără echivoc, faptul că, analiza Propunerilor Tehnice prezentate și implicit concluziile comisiei de evaluare au fost corecte. Scopul vădit ostentativ al contestatarului este vizibil și se rezumă doar la dorința de a desființa oferta concurentă. Dacă se analizează atent cerințele din Caietul de sarcini se poate extrage cu ușurință singura obligație a ofertanților în raport cu Certificatul de conformitate - la subpunctul 3.4.3 Livrare, ambalare, etichetare, transport și asigurare pe durata transportului.

Ca o concluzie la cele anterior expuse, autoritatea contractantă precizează că, masa autoșasiului/platfomei de bază Ford și a microbuzului electric nu fac obiectul unei analize de ofertă, pentru simplul motiv că nu sunt cerințe obligatorii în etapa de contractare, ci doar în etapa de implementare. În speță, ... S.R.L., prin angajamentele asumate, va trebui să prezinte la momentul livrării microbuzelor electrice oferate, Cartea de identitate pe care o va obține doar având Certificatul de conformitate.

Față de critica contestatorului că nu există în oferta câștigătoare o documentație aferentă rampei ce urmează a fi montată, Autoritatea afirmă că este tot o necunoaștere în detaliu a cerințelor din Caietul de sarcini, altfel ar fi sesizat că nu există o prevedere prin care ofertantul este obligat să prezinte în ofertă, o documentație de proiectare/montaj a rampei. Este la latitudinea recarosierului să echipeze microbuzul cu rampa respectivă, cu respectarea punctului 3.2. Echipare și cerințe funcționale extinse - 11. Ușile de acces: numărul ușilor de acces pentru microbuzele electrice de 16+1 locuri va fi de minimum 2 buc, din care o ușă (spate) va fi utilizată pentru rampă, cerință asumată de altfel de S.R.L. (a se vedea Oferta tehnică - pag. 9).

Referitor la criticile contestatorului în ceea ce privește rampa de acces pentru persoanele cu dizabilități, Autoritatea precizează că nu a avut niciun motiv de a solicita clarificări referitoare la acest element, întrucât în cadrul ofertei prezentate, ofertantul declarat câștigător și-a asumat întocmai atât toate cerințele din caietul de sarcini referitoare la acest aspect cât și respectarea legislației care face referire la aceasta, respectiv: Ordinul ministrului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice nr. 189/2013 pentru aprobarea reglementării tehnice "Normativ privind adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap, indicativ NP 051-2012 - Revizuire NP 051/2000", Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată, cu modificările și completările ulterioare și Regulamentul nr. 107 din 29.09.2010 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - "Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora". Procedând la analiza ambelor oferte, fără a impune C.N.S.C. o analiză comparativă a celor două oferte depuse, se observă că nici în cadrul ofertei contestatare nu se regăsesc informații suplimentare referitoare la rampa pentru persoanele cu dizabilități. Mai mult, contestatoarea și-a asumat respectarea legilor adoptate cu privire la accesul în microbuze a persoanelor cu dizabilități locomotorii, în urma solicitării de clarificări (solicitarea de clarificări nr. 30987 din 20.12.2023).

Prin urmare, ca o concluzie în ceea ce privește critica contestatarei referitoare la rampa pentru persoane cu dizabilități, comisia de evaluare consideră că a fost corectă, imparțială și a respectat întru totul principiile care stau la baza atribuirii contractelor de achiziție publică, în speță principiul tratamentului egal.

Totodată, Autoritatea consideră că obiecțiile contestatorului în ceea ce privește detaliile de omologare au fost demontate prin prezentarea Certificatelor de omologare ale vehiculului de bază, stadiul 1 (el*2007/46*1098*22) și a celui aferent stadiului 2 (e5*2018/858/0234*00), fără a pune la îndoială legalitatea acestora.

Autoritatea contractantă reține că contestatorul critică același document din oferta declarată câștigătoare, despre care Autoritatea a precizat că are caracter suplimentar și nu a fost util în evaluarea ofertei tehnice. Documentul în cauză este util doar prin prisma faptului că Autoritatea Contractată a vizualizat documente de lucru ale ofertantului S.R.L. în relația cu autoritățile de omologare. În opinia Autorității, în spatele Certificatelor de omologare la care face referire mai sus, sunt documente și teste fără de care acestea nu ar fi fost emise.

Autoritatea contractantă arată că, din analiza imaginilor regăsite la pag. 383-385 în Propunerea Tehnică a ofertantului S.R.L., se poate observa cu ușurință că numărul de locuri al microbuzului electric ofertat, este de 16+1 (conform imaginii de la pag. 385) și nu de 14 locuri, conform susținerilor contestatarei.

În referire la subiectul capacității ofertantului S.R.L. de a livra microbuze electrice care să asigure o autonomie de deplasare de 375 km, Autoritatea arată că sunt variațiuni pe o temă care nu face obiectul cerințelor din Caietul de sarcini. Scopul vădit ostentativ al contestatarului este vizibil și se rezumă doar la dorința de a desființa oferta concurentă.

Autonomia de deplasare a microbuzului electric este cea sesizată de contestator, este asumată de S.R.L. prin oferta depusă, în cuprinsul descriptiv al acesteia ("Autonomie de deplasare 375 km în cele mai defavorabile condiții (încarcare maximă, temperatura din intervalul de operare la care consumul de energie electrică pentru climatizare este maxim)", în Certificatul de conformitate model, pentru un microbuz similar, cu același lanț cinematic, pentru care autonomia este de 375 km: Electric range city 375 km - pag. 408 din ofertă Propunerea tehnică dar și ca asumare printr-o declarație numită FACTORI DE EVALUARE.

Se arată că modalitatea de verificare a autonomiei asumate de S.R.L. prin oferta depusă cade în sarcina Autorității Contractante prin căi și metode standardizare, prin intermediul documentelor emise de către entități juridice competente, autorizate, cu sarcini exprese în domeniu, la momentul livrării microbuzelor electrice oferite.

Comisia de evaluare a discernut fiecare ofertă într-un mod echidistant, corect și cu bună credință, acest aspect fiind confirmat și de către reprezentanții ANAP - Ex-ante, prin emiterea de Avize Conforme Necondiționate iar cele prezentate ca PUNCT DE VEDERE sunt observații și informații cu care se dorește stabilirea corectitudinii procesului de evaluare

finalizat prin declararea unui câștigător.

Din concluziile trase de contestatar, acesta își arată îngrijorarea că S.R.L. nu va putea livra microbuzele electrice 16+1 asumate prin oferta prezentată în cadrul procedurii de atribuire și apreciază, folosind cuvinte cu caracter de verdict - e imposibil - că, ofertantul declarat câștigător nu va putea satisface nevoile Beneficiarului cuprinse în pachetul de cerințe din Caietul de sarcini.

În ce privește Acordarea punctajului pentru factorul tehnic privind autonomia garantată de producător, Autoritatea reține că contestatorul trage aceeași concluzie repetitivă, pentru impregnarea și influențarea unei decizii de declarare ca neconformă a ofertei S.R.L. și perpetuează în susținerea incompatibilității acesteia cu cerințele din Documentația de atribuire.

Și din nou, contestatorul avansează ideea că s-ar putea aprecia "că oferta este conformă" și cere Consiliului constatarea ca fiind eronată stabilirea punctajului acordat, în special al ofertei câștigătoare și în special a factorului de evaluare aferent componentei tehnice - Perioada de garanție acordată autonomiei de mers garantată de furnizor de această dată schimbă abordarea și inadvertența procesului de evaluare).

Autoritatea Contractantă consideră că în întreg documentul de față s-au tratat toate obiecțiile, suspiciunile și îngrijorările contestatorului cu privire la oferta declarată câștigătoare a licitației publice, toate acestea au fost demontate argumentat cu pasaje și citate din oferta S.R.L., legislația europeană și națională și explicativ, rațional, toate aspectele luate în considerare în procesul de evaluare.

Nemulțumirea contestatorului relativ la motivarea și detalierea modului de acordare a punctajului din cuprinsul Procesului-verbal nr. 8 al ședinței de evaluare a ofertelor, având numărul de înregistrare 2043 din 29.01.2024, este una pur artificială și neavenită în opinia Autorității. A arăta incapacitatea de a înțelege un calcul simplu aritmetic, evidențiază faptul că această obiecție este superficială și nu crede Autoritatea că nu s-a înțeles cum au fost determinate punctajele aferente factorului Perioada de autonomie de mers a microbuzului electric garantată de furnizor. Caietul de sarcini este suficient de explicit în a da posibilitatea fiecărui ofertant de a înțelege algoritmul de calcul.

În ceea ce privește criticile contestatarei referitoare la lipsa detalierii și a motivării modului de acordare a punctajului aferent componentei tehnice, în speță pentru factorul de evaluare Perioada de garanție acordată autonomiei de mers garantată de furnizor, Autoritatea menționează că acest factor este un parametru tehnic, cu o valoare cuantificabilă, pentru care, în vederea acordării punctajului, comisia de evaluare a aplicat formula de calcul stabilită de către Autoritatea Contractantă la nivelul Documentației de atribuire, rezultând astfel foarte clar, în urma unui calcul aritmetic, punctajul acordat celor doi ofertanți, nefiind astfel necesare justificări suplimentare ale comisiei de evaluare privind punctajul obținut de către fiecare ofertant.

Reiterează Autoritatea faptul că, comisia de evaluare nu poate fi acuzată de superficialitate în procesul de evaluare a ofertelor depuse, întrucât gradul de detaliere a evaluării și consemnările comisiei de evaluare, cuprinse în documentele întocmite de către aceasta, au fost

validate de către ANAP prin verificarea Ex-ante, conform avizelor conforme necondiționate, emise în fiecare etapă de evaluare.

Subiectul autonomiei asumate de ofertantul declarat câștigător în cadrul procedurii de atribuire revine și de această dată, în mod repetitiv, așa cum am mai precizat Autoritatea, contestatorul încercând să dezavueze atât ofertantul, cât și Comisia de evaluare. Astfel, contestatorul încearcă să forțeze neprincipial și nefundamentat anularea a unei declarații pe propria răspundere a ofertantului declarat câștigător și a asumării factorului de evaluare cuprins, conform cerinței din Caietul de sarcini, în Matricea de conformitate și în Fișa microbuzului ofertat.

În concluzie, comisia de evaluare nu înțelege în ce constă "nici o motivare" la care face referire contestatorul, ce anume este de neînțeles în Grila de evaluare (Justificarea punctajului acordat - Informații din propunerea tehnică / Justificarea comisiei de evaluare), parte din Procesul-verbal de evaluare privind punctarea factorilor de evaluare aferenți componentei tehnice, având numărul de înregistrare 1556 din 22.01.2024. Și în același context, contestatorul acuză că "nici o detaliere a modului de acordare a punctajului din cuprinsul Procesului-verbal", fapt care intrigă autoritatea contractantă.

Din aspectele reclamate în contestație, contestatorul se angajează într-un algoritm de calcul aritmetic prin care, din nou, obsesiv, încearcă să demonstreze că evaluarea ofertei S.R.L. referitoare la factorul autonomie de mers a fost una superficială, dar Autoritatea subliniază că evaluarea a fost efectuată strict în raport cu cerințele din Caietul de sarcini și nu a fost necesară o extrapolație de detaliu, cum încearcă contestatorul să facă.

Se menționează de către Autoritate că niciunde în cuprinsul ofertei declarate câștigătoare nu s-a specificat faptul că în vederea recarosării se folosește un vehicul de tip E-Transit. A ataca în necunoștință de cauză subiectul capacității bateriilor electrice cu care va fi echipat microbuzul electric ofertat, fără nici un suport documentat și fundamentat comparativ cu documentele ofertantului declarat câștigător, denotă de superficialitate în abordare. A susține că vehiculul E- Transit nu poate avea decât baterii de 68 kWh și nu 92kWh nu-și are nici o valoare în motivarea contestației.

Capacitatea bateriilor electrice este o cerință a Autorității Contractante cuprinsă în Caietul de sarcini, în raport cu care ofertantul trebuia să comunice o valoare asumată și despre care nu s-a solicitat susținerea cu documente explicite în etapa de ofertare.

În ceea ce privește revenirea obsesivă a contestatorului cu privire la autonomia de maximum 317 km, preluată de pe pagina producătorului vehiculului E-Transit, Autoritatea repetă că S.R.L. nu a ofertat un astfel de microbuz electric, (pag. 7 din Propunerea tehnică).

Toate calculele aritmetice efectuate de contestator în continuare, nu fac decât să reflecte variațiuni pe tema unor caracteristici culese de pe internet și, mai mult decât atât, la momentul ofertării Autoritatea Contractantă în Caietul de sarcini nu a prevăzut cerințe de testare în condiții SORT 2 ale unui microbuz cu lanț cinematic cunoscut, dar neconstruit încă. În consecință, așa zisele breviare de calcul, nu-și au rostul în susținerea artificială a unei obiecții demontate deja.

Certificatul de conformitate Ford, care determină

contestatorul să avanseze ideea că microbuzul ofertat nu poate avea decât o autonomie de 284 km, este un certificat aferent unui produs similar, care conform Răspunsului Consolidat la solicitările de clarificări, publicat în SEAP de către Autoritatea Contractantă este suficient la momentul ofertării.

Caietul de sarcini descrie clar la subpunctul 3.4.3 Livrare, ambalare, etichetare, transport și asigurare pe durata transportului.

Raportat la criticile contestatarei în ceea ce privește nelegalitatea Raportului Procedurii, nemotivarea în cuprinsul acestuia a deciziilor comisiei de evaluare, încălcarea principiului transparenței și a celui privind asigurarea unei căi de atac efective, Autoritatea Contractantă precizează că atât Procesele verbale ale ședințelor de evaluare cât și Raportul Procedurii, au fost întocmite cu respectarea întru totul a prevederilor Ordinului Nr. 1.170 din 2021 privind aprobarea formularelor standard ale proceselor- verbale intermediare de evaluare aferente procedurilor de atribuire a contractelor/ acordurilor-cadru de achiziție publică, a contractelor/acordurilor-cadru sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, iar informațiile cuprinse în cadrul acestora au fost conform celor impuse prin Ordin;

În ceea ce privește critica referitoare la neasigurarea de către comisia de evaluare a unei căi de atac efective, se arată faptul că în urma solicitării contestatorului privind accesul la dosarul achiziției (solicitare înregistrată la Autoritatea Contractantă cu numărul 6624 din 21.03.2024), Autoritatea Contractantă a dat dovadă de diligență și transparență prin punerea la dispoziție în cadrul aceleiași zile a tuturor documentelor solicitate, în conformitate cu prevederile art. 216, alin. (6) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare. Raportat la cele de mai sus, comisia de evaluare consideră nefondată și lipsită de sens afirmația contestatarei în ceea ce privește lipsa deținerii de informații suficiente pentru motivarea completă a contestației în vederea unei aprecieri complete asupra legalității evaluării ofertelor depuse.

În virtutea argumentelor arătate și dată fiind respectarea prevederilor legale specifice în cazul de față, Autoritatea consideră că admiterea contestației este lipsită de justificare și, în consecință, solicită respingerea acesteia ca neîntemeiată și menținerea actelor administrative atacate.

Cu adresa nr. ... înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. ..., ... SRL, în calitate de ofertant câștigător al procedurii de atribuire în dezbatere, depune *Cerere de intervenție voluntară accesorie*, precizând următoarele:

Intervenientul susține că are un interes legitim, personal și actual în formularea prezentei cereri de intervenție voluntară accesorie în favoarea Autorității Contractante, în vederea menținerii caracterului conform și admisibil al propriei oferte, precum și a locului în clasament, astfel cum a stabilit și Autoritatea.

Contrar susținerilor contestatoarei, intervenientul apreciază că Raportul procedurii îndeplinește toate cerințele legislației incidente și conține toate informațiile prevăzute la art. 216 alin. (2) din Legea nr. 98/2016.

Raportul procedurii face trimitere la procesele verbale de evaluare pe care se întemeiază rezultatul procedurii, iar informațiile din Raport se regăsesc în procesele verbale de evaluare.

Consideră intervenientul că oferta sa a fost evaluată în mod obiectiv și legal, pe baza cerințelor documentației de atribuire și a Răspunsului consolidat la clarificări nr. 25055/16.10.2023, cu aplicarea corectă a factorilor de evaluare.

Intervenientul susține că contestația formulată de SRL este nefondată, oferta câștigătoare fiind conformă și respectă în totalitate cerințele caietului de sarcini.

Se menționează că SRL a depus oferta în calitate de producător; contrar susținerilor contestatoarei, toate documentele depuse în cadrul ofertei tehnice emană de la producători: (i) fie de la producătorul vehiculului de bază, FORD FDD (având denumirea comercială FORD Transit) varianta electrică (comercializat de către producătorul FORD sub denumirea comercială Ford E-Transit), (ii) fie de la producătorul vehiculului completat cu marca FORD, respectiv SRL.

Cele afirmate sunt dovedite fără putință de tăgadă, astfel:

i. a depus documentația de omologare atât pentru vehiculele electrice FORD (AVEFDD2) clasa M2 cu configurația de 12 plus 1 și 13 plus 1 scaune, cât și pentru configurația de 16 plus 1 scaune (pagina 354 și urm. din oferta tehnică). La punctul 9.10.3.1 din documentația de omologare CE de tip nr. AVEFDD2-2018- 858-00 este prevăzut în mod expres atât modelul 12+1 cât și modelul 16+1 (pagina 369 din oferta tehnică);

ii. În documentația de omologare CE de tip prezentată pentru vehicule similare (paginile 361-362 din oferta tehnică), se precizează că producătorul vehiculului de bază este Ford pentru stadiul 1 iar producătorul vehiculului electric AVEFDD2 - stadiul 2 este SRL (as se vedea și pagina 404, punctele 0.5 și 0.5.1 din oferta tehnică);

iii. Din cuprinsul documentația de omologare, depusă de către, rezultă faptul că vehiculul de bază FORD electric, care este completat de către producătorul SRL, este tipul FDD el*2007/46*1098 (pagina 361 din oferta tehnică);

iv. SRL, în calitate de producător al vehiculelor completate, a încheiat Acordul de colaborare nr. 155/19.06.2023 (pagina 410 din oferta tehnică) privind omologarea europeană de tip nelimitată conform Regulamentului European 2018/858 cu FORD ROMÂNIA SERVICES SRL, în calitate de reprezentant al producătorului FORD - Werke GmbH, prin care se precizează foarte clar faptul că SRL are acordul pentru a completa vehiculele de bază furnizate de către producătorul FORD, tipul FCD el*2007/46*1100 și pentru tipul FDD el*2007/46*1098;

v. a depus în cadrul ofertei tehnice documentația de omologare CE de tip pentru autovehiculul de bază FORD (FDD), respectiv pentru tipurile de FORD Transit produse de către producătorul FORD - între care se regăsesc și tipurile de Ford Transit, variantele cu motoare electrice, respectiv FCD el*2007/46*1100 și tipul FDD el*2007/46*1098;

vi. a depus în cadrul propunerii tehnice modelul de Certificat de conformitate (denumit în continuare „CoC”) al vehiculului de bază FORD Transit electric tipul el*2007/46*1098* (a se vedea punctul 0.11 din modelul de CoC emis de către producătorul vehiculului de bază Ford Transit - pagina 133 din oferta tehnică) motor electric CORA2TCX (a se vedea punctul 0.2 din același model ce CoC și pagina 146 din oferta

tehnică);

vii. În modelul de CoC pentru vehiculul de bază FORD Transit electric se observă foarte clar faptul că autonomia vehiculului de bază este de 375 km la (Electric range city) (paginile 133 și 408 din oferta tehnică).

Intervenientul reține că întreaga contestație se bazează pe o premisă greșită, respectiv că a depus documentele de omologare pentru un tip de vehicul identic cu cel ofertat iar nu pentru un produs similar.

Precizează ofertantul câștigător că documentele de omologare și certificatele de conformitate au fost depuse pentru produse similare iar nu pentru produsul ofertat, acesta nefiind pe stocul

În acest sens, se observă că, la data de 19.10.2023, Autoritatea a publicat în SEAP Răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. 25055/16.10.2023, în cuprinsul căruia s-a formulat Răspunsul la solicitarea 1: *„Punctul 4.1.1 Cerințe generale (pag. 13) se menține neschimbat, așa cum este elaborat și cuprins în Caietul de sarcini, cu următoarea completare: «Referitor la copiile documentelor pentru omologarea de tip solicitată pentru microbuzele electrice care fac obiectul achiziției, în situația în care produsul ofertat nu are finalizată procedura de omologare UE, respectiv RAR, fiind un posibil produs nou și/sau relansat ca model, se acceptă copiile documentelor de omologare aferente unui produs similar (vehicul electric destinat transportului de pasageri, categoria M2 sau M3), echivalent care utilizează același sistem electric de propulsie (lanț cinematic) precum cel al autovehiculului ofertat și operează cu același tip de baterii și motoare electrice precum cele oferite».*

Având în vedere clarificarea Autorității, ... a respectat cerințele documentației și a depus documente de omologare pentru produse similare, produsul Ford, cu specificațiile tehnice solicitate de către Autoritate, nefiind fabricat la momentul depunerii ofertei.

De altfel, intervenientul învederează că deși SRL critică modalitatea de prezentare a ofertei tehnice a, trece sub tăcere faptul că nici în oferta sa tehnică nu se regăsesc documentele de omologare pentru autovehiculul ofertat de aceasta.

Referitor la numărul de locuri ale autovehiculului, intervenientul arată că microbuzul electric FORD ofertat respectă specificațiile tehnice din documentația de atribuire.

Astfel, ... a depus în cadrul ofertei tehnice (pag. 133-134) un certificat de conformitate pentru vehiculul de bază FORD tip FDD denumire comercială Ford Transit (Stadiul 1), pe platforma căruia implementează propria soluție constructivă pentru a se ajunge la produsul ofertat Ford (Stadiul 2).

În continuare, la pag. 133-353 din oferta tehnică se regăsește omologarea CE de tip pentru vehiculul de bază Ford tip FDD și fișa informativă obligatorie pentru documentația de omologare UE de tip, nr. AVEFDD2-2018-858-00 emisă de către Producătorul SRL pentru vehicule electrice clasa M2, denumite AVEFDD2, care sunt similare produsului ofertat.

La punctul 9.10.3.1 din documentația de omologare CE de tip nr. AVEFDD2-2018-858-00 se este prevăzut în mod expres atât modelul 12+1 scaune cât și modelul 16+1 scaune (pagina 369 din oferta tehnică).

În Anexa nr. 1 la documentația de omologare CE de tip nr. AVEFDD2-

2018-858-00 sunt prevăzute desenele cu numărul de scaune atât pentru 12+1 și 13+1 scaune (paginile 379- 382 din oferta tehnică) cât și pentru 16+1 scaune (paginile 383, 384, 385 din oferta tehnică).

Referitor la numărul de locuri al microbuzului electric oferat de către producătorul SRL, respectiv de 16+1 locuri pe scaun, acesta reiese fără dubiu de la pagina 21 și 113 din oferta tehnică în format electronic, din desenele emise de către

Potrivit documentației de atribuire, astfel cum a fost completată prin răspunsul la solicitarea de clarificări nr. 1, au fost acceptate documentații de omologare pentru vehicule similare, respectiv pentru vehicul electric destinat transportului de pasageri, categoria M2 sau M3, echivalent, care utilizează același sistem electric de propulsie (lanț cinematic) precum cel al autovehiculului oferat și operează cu același tip de baterii și motoare electrice precum cele oferate).

Așadar, prin răspunsul la solicitarea de clarificări, autoritatea a precizat ce se înțelege prin vehicul similar: vehicul electric destinat transportului de pasageri, categoria M2 sau M3, echivalent, care utilizează același sistem electric de propulsie (lanț cinematic) precum cel al autovehiculului oferat și operează cu același tip de baterii și motoare electrice precum cele oferate).

..... SRL a depus documentație de omologare pentru vehicule similare, inclusiv un model de certificat de conformitate pentru un vehicul electric similar (stadiul 2) respectiv vehiculul AVEFDD2 (paginile 404-407 din oferta tehnică).

Prin urmare, modalitatea în care contestatoarea a analizat oferta, prin raportare strict la informațiile din modelul CoC emis de către, pentru a susține că oferta nu îndeplinește cerințele privind numărul de locuri ale microbuzelor electrice, denotă în opinia intervenientului reaua-credință a SRL și intenția sa de a induce în eroare Consiliul cu privire la "pretinsa" neconformitate a ofertei câștigătoare.

Se arată că Certificatul de conformitate este un înscris emis de către producător pentru un vehicul după fabricarea acestuia iar ofertanții nu aveau obligația să depună certificat de conformitate pentru un produs identic.

Certificatul de conformitate pentru vehicule oferate se va emite de către producătorul SRL, în calitate de producător, atunci când acestea vor fi produse, CoC având rolul de a certifica faptul că specificațiile tehnice ale vehiculului produs respectă informațiile tehnice din documentația de omologare.

Rezultă în mod neechivoc din cele de mai sus că un certificat de conformitate nu poate fi emis anterior fabricației produsului certificat, de altfel, nici nu ar fi posibilă certificarea unor specificații anterior fabricării produsului la care se referă.

Or, astfel cum a menționat intervenientul, produsul FORD oferat conform specificațiilor tehnice exacte din caietul de sarcini, este un produs nou, pe care acesta urmează să îl producă în urma atribuirii și încheierii Contractului de achiziții publice, în deplină conformitate cu specificațiile tehnice din documentația de atribuire.

Referitor la rampa de acces în microbuzul electric, contrar susținerilor

contestatoarei, intervenientul susține că oferta sa îndeplinește cerințele referitoare la accesul persoanelor cu dizabilități în microbuzele electrice ofertate, în realitate soluția ofertată - lift acces, fiind superioară specificațiilor tehnice minime din cadrul documentației de atribuire - rampa acces pentru persoanele cu dizabilități.

De altfel, în secțiunea 11.2.4. din Fișa de date a achiziției se prevede că „Microbuzele electrice de 16+1 locuri, aferente prezentei proceduri de atribuire, vor fi structurate cu o singură secțiune (nearticulat și fără etaj) și vor fi dotate cu facilități pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă (rampă și/sau alte dotări specifice)”.

Reiterează intervenientul și de această dată că se află în eroare cu privire la documentele de omologare depuse în cadrul ofertei, fiind vorba despre produse similare iar nu identice cu cele ce sunt ofertate.

În acest sens, prezintă relevanță răspunsul la solicitarea de clarificări nr. 21 din Răspunsul consolidat la solicitarea de clarificări:

„Răspuns solicitare 21:

Este cât se poate de evident faptul că în perioada de ofertare-evaluare-atribuire- contractare, imaginile solicitate prin Caietul de sarcini, se referă exclusiv la imagini de catalog, pliante, broșuri și/sau preluate cu acord legal, de la producătorii microbuzelor electrice și/sau a ansamblelor/sistemelor componente. Nu se solicită imagini cu microbuzele care se vor livra efectiv.”

Se arată că în schițele prezentate la pagina 21 și 113 din oferta tehnică este descrisă grafic soluția constructivă pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă, respectiv cu „lift pentru scaun cu roțile” care este localizat în dreptul ușii culisante din partea din față a vehiculului.

Intervenientul face precizarea că documentația de atribuire nu conține cerințe pentru prezentarea anumitor documente specifice pentru rampă, așa cum în mod greșit pretinde contestatoarea, dimpotrivă, atât în Fișa de Date a achiziției (Secțiunea IV.4.1.) cât și în Formularul Propunerii Tehnice (pagina 11 din Formulare) se solicită prezentarea de desene, schițe ale „organizării interioare a microbuzului electric, în care se va indica (...) și a poziționării rampei pentru accesul facil al persoanelor cu handicap locomotor, etc.”

Or, ... a prezentat schițele din care rezultă neechivoc poziționarea liftului de acces și al locului dedicat pentru scaunul cu roțile în interiorul microbuzului FORD

Se menționează că, comparația făcută de contestatoare între produsul ofertat de aceasta și produsul ofertat de câștigător, în condițiile în care este vorba de producători diferiți, nu prezintă nicio utilitate sau relevanță pentru soluționarea cauzei. Mai mult, Autoritatea este ținută să evalueze ofertele depuse numai prin raportare la cerințele documentației de atribuire și la legislația relevantă din materie iar nu prin comparație cu ofertele depuse de către alți ofertanți.

Cu privire la punctul 13 din documentația de omologare depusă de către (fișa informativă), intervenientul susține că apare mențiunea „inaplicabil” pentru că documentele de omologare sunt prezentate pentru vehicule similare și nu pentru un vehicul identic cu cel care face obiectul procedurii.

Referitor la autonomia microbuzului electric, intervenientul reține că criticile din contestație referitoare la certificatul de conformitate Ford (paginile 408 - 409 din Propunerea tehnică) sunt scoase din context.

Astfel, întreaga argumentație a contestatoarei pleacă de la premisa greșită că documentele de omologare și certificatul de conformitate sunt aferente produsului ofertat, însă, în conformitate cu clarificările Autorității, subscrisa a depus în cadrul ofertei tehnice documente de omologare și certificat de conformitate pentru produse similare.

Obiectul Acordului de colaborare nr. 155/19.06.2023 încheiat între FORD ROMÂNIA SERVICES SRL, în calitate de reprezentant al producătorului FORD - Werke GmbH și SRL, în calitate de producător al vehiculelor completate, este reprezentat de completarea vehiculelor puse la dispoziție de către FORD. Acordul este valabil pentru tipurile FCD el*2007/46*1100 și pentru tipul FDD el*2007/46*1098, autovehicule de bază fabricate de Ford Werke GmbH.

..... a depus în cadrul ofertei tehnice documentația de omologare CE de tip pentru autovehiculul de bază FORD (FDD), respectiv pentru tipurile de FORD Transit produse de către producătorul FORD - între care se regăsesc și tipurile de Ford Transit, variantele cu motoare electrice, respectiv FCD el*2007/46*1100 și tipul FDD el*2007/46*1098. Varianta C0RA2TCX.

De asemenea, ... a depus în cadrul propunerii tehnice modelul („Sample”) de Certificat de conformitate al vehiculului de bază FORD Transit electric tipul el*2007/46*1098* (a se vedea punctul 0.11 din modelul de CoC emis de către producătorul vehiculului de bază Ford Transit - pagina 133 din oferta tehnică) motor electric C0RA2TCX (a se vedea punctul 0.2 din același model ce CoC și pagina 146 din oferta tehnică).

În modelul de CoC pentru vehiculul de bază FORD Transit electric se observă foarte clar faptul că autonomia vehiculului de bază este de 375 km la (Electric range city) (paginile 133 și 408 din oferta tehnică).

Așadar, pe de o parte, certificatul de conformitate din cadrul ofertei tehnice reprezintă un model (iar nu certificatul de conformitate pentru autovehiculul ofertat) iar din cuprinsul său rezultă faptul că privește varianta de Ford Transit cu motor electric C0RA2TCX, astfel că intervenientul apreciază nefondată critica din contestație.

..... SRL, în calitate de producător, s-a obligat prin oferta depusă, ca în situația desemnării sale drept câștigătoare, să producă microbuzele electrice Ford prin realizare de completări ale vehiculului de bază Ford Transit, varianta cu motor electric.

De asemenea, în calitate de producător, ... prin modificările pe care le aduce vehiculului de bază Ford, cum ar fi spre exemplu consumatori suplimentari - aer condiționat cu pompa de caldură, adaugă o baterie suplimentară, care nu afectează bateria vehiculului de bază. De altfel, în oferta sa a menționat capacitate baterii 92Kwh și, prin urmare, susținerile contestatorului sunt simple speculații.

Având în vedere aspectele de mai sus, intervenientul solicită CNSC să constate că oferta SRL este acceptabilă și conformă și, prin urmare, să respingă contestația ca nefondată.

În ceea ce privește modul de acordare al punctajului pentru factorul

de evaluare autonomia garantată de către producător, intervenientul reiterează faptul că a depus oferta în calitate de producător pentru autovehiculul Ford (FFDD2), prin urmare acest operator economic în calitate de producător este cel care garantează autonomia de deplasare a microbuzului electric pe care îl va produce.

Astfel, ... are calitate de producător de Stadiu 2, calitate în care urmează să implementeze completări asupra vehiculului de bază Ford Transit, varianta cu motor electric, în propria sa fabrică.

Prin urmare, în situația în care intervenientul a dovedit că FORD este numai producătorul vehiculului de bază iar nu și producătorul modelului Ford (FFDD2), toate detaliile tehnice din cuprinsul ofertei depuse sunt în responsabilitatea în calitate de producător pentru stadiul 2.

Așadar, intervenientul apreciază că este greșită susținerea că documentele din propunerea tehnică nu ar proveni de la producător, întrucât SRL este producătorul. Așadar în oferta tehnică se regăsesc, fie documente care provin de la producătorul vehiculului de bază Ford (stadiul 1), fie de la producătorul vehiculului electric oferat (stadiul 2), care aduce modificări constructive (completări) vehiculului de bază - SRL.

Contrar afirmațiilor contestatoarei, în oferta tehnică depusă de, se regăsesc mențiuni privind autonomia de 375 km garantată de către SRL, în calitate de producător inclusiv la paginile 114-116 din oferta tehnică, respectiv informații referitoare la baterii și autonomia de deplasare.

Or, din moment ce SRL are calitatea de producător, comisia de evaluare a acordat punctajul în mod corect și legal, aceasta cu atât mai mult, întrucât această autonomie de 375 km pentru „Electric range city” se regăsește și în certificatul de conformitate al FORD.

Subliniază intervenientul că în conformitate cu prevederile legale, producătorul este cel care emite certificatul de conformitate, astfel că acesta nu mai trebuie certificat suplimentar de către o altă entitate publică/independentă.

Din modalitatea de formulare a contestației reiese că SRL face confuzie între documentele de omologare și certificatul de conformitate.

Intervenientul confirmă faptul că producătorul este obligat să urmeze procedura de omologare prevăzută de art. 22 și urm. din Regulamentul (UE) 858/2018, în speță procedura de omologare în etape succesive, aplicabilă pentru autovehicule completate.

Pe de altă parte, producătorul nu va putea produce pentru valorificare decât vehiculele omologate prealabil de către autoritatea de omologare, acesta fiind motivul pentru care art. 36 din Regulament stabilește că producătorul emite un certificat de conformitate care însoțește fiecare vehicul complet, incomplet sau completat fabricat în conformitate cu tipul de vehicul omologat.

Este indubitabil așadar că nu se impune o "certificare" a certificatului de conformitate emis de către un producător.

Având în vedere aspectele prezentate anterior, intervenientul solicită CNSC încuviințarea în principiu și admiterea pe fond a cererii de intervenție voluntară accesorie, așa cum a fost formulată.

Cu adresa nr. înregistrată la Consiliu sub nr. ..., ...

SRL depune Concluzii scrise în urma studierii dosarului achiziției, prin care reiterează argumentele expuse în cuprinsul cererii sale de intervenție, concluzionând că oferta sa este acceptabilă și conformă, solicitând, în consecință, respingerea contestației depusă de SRL ca nefondată.

Prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. ..., ... SRL depune Concluzii scrise în urma studierii dosarului achiziției publice în care solicită admiterea contestației pentru motivele expuse pe larg în cuprinsul acesteia și, în consecință, respingerea cererii de intervenție.

Contestatorul solicită Consiliului să constate că oferta este neconformă, punctajul obținut de acest operator economic cu privire la autonomia garantată de producător nefiind corect determinat, în realitate autonomia vehiculului fiind inferioară valorii de 375 km (ceea ce ar fi condus la acordarea unui punctaj mai mare pentru oferta SRL și implicit clasarea acesteia pe locul I).

Prin adresa înregistrată la CNSC cu nr. ..., ... SRL depune, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr. ..., emisă de ..., în valoare de ... RON, potrivit dispozițiilor art. 61¹ din Legea nr. 101/2016.

Analizând documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarele:

....., în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura de licitație deschisă, online, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Furnizare microbuze electrice în cadrul proiectului Microbuze electrice pentru elevii din județul”, Cod CPV 34144900-7. În acest sens a elaborat documentația de atribuire aferentă și a publicat în SEAP anunțul de participare nr./21.09.2023, criteriul de atribuire stabilit fiind „cel mai bun raport calitate-preț”.

În Raportul procedurii nr. 6029/14.03.2024, s-a consemnat depunerea a 2 oferte, admisibilitatea acestora, precum și desemnarea ofertei depuse de SRL câștigătoare a procedurii, cu un punctaj total de 95,25 puncte și o propunere financiară de 31.403.403,00 lei fără TVA; oferta contestatorului SRL s-a clasat pe locul 2, cu un punctaj total de 94,66 puncte și o propunere financiară de 27.676.800,00 lei fără TVA.

Împotriva rezultatului procedurii de atribuire consemnat în Raportul procedurii nr. 6029/14.03.2024 și Comunicarea rezultatului nr. 6112/15.03.2024, ... SRL a depus contestația care face obiectul dosarului nr. ...

Ca un aspect prealabil, Consiliul va admite, în principiu, cererea de intervenție formulată de SRL; aceasta are interes să intervină în cauză, deoarece a fost desemnată câștigătoare a procedurii de atribuire, potrivit Raportului procedurii nr. 6029/14.03.2024, fiind incidente în cauză dispozițiile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016 și art. 61 și următoarele din cod procedură civilă.

Analizând susținerile părților, coroborate cu înscrisurile aflate la dosarul cauzei și având în vedere dispozițiile legale în materie, Consiliul urmează să respingă ca nefondată contestația SRL pentru considerentele ce se vor arăta în continuare.

Prin contestația depusă, ... SRL critică admisibilitatea ofertei desemnate câștigătoare, respectiv oferta depusă de SRL, considerând, pe de o parte că această ofertă nu ar fi conformă,

neîndeplinind cerințele caietului de sarcini, și, pe de altă parte, că acestei oferte, chiar în situația în care ar fi considerată conformă, i s-a acordat un punctaj nelegal la factorul de evaluare „Perioada de garanție acordată autonomiei de mers garantată de producător (Pth AUT)”.

În primul rând, Consiliul reține că autoritatea contractantă, în data de 19.10.2023, a publicat în SEAP Răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. 25055/16.10.2023, în cuprinsul căruia s-a formulat Răspunsul la solicitarea 1: *„Punctul 4.1.1 Cerințe generale (pag. 13) se menține neschimbat, așa cum este elaborat și cuprins în Caietul de sarcini, cu următoarea completare: «Referitor la copiile documentelor pentru omologarea de tip solicitată pentru microbuzele electrice care fac obiectul achiziției, în situația în care produsul oferat nu are finalizată procedura de omologare UE, respectiv RAR, fiind un posibil produs nou și/sau relansat ca model, se acceptă copiile documentelor de omologare aferente unui produs similar (vehicul electric destinat transportului de pasageri, categoria M2 sau M3), echivalent care utilizează același sistem electric de propulsie (lanț cinematic) precum cel al autovehiculului oferat și operează cu același tip de baterii și motoare electrice precum cele oferate»”.*

De asemenea Consiliul reține ca fiind relevant și răspunsul la solicitarea de clarificări nr. 21 din Răspunsul consolidat la solicitarea de clarificări:

„Răspuns solicitare 21:

Este cât se poate de evident faptul că în perioada de ofertare-evaluare-atribuire- contractare, imaginile solicitate prin Caietul de sarcini, se referă exclusiv la imagini de catalog, pliante, broșuri și/sau preluate cu acord legal, de la producătorii microbuzelor electrice și/sau a ansamblelor/sistemelor componente. Nu se solicită imagini cu microbuzele care se vor livra efectiv.”

Referitor la criticile contestatorului privind neconformitatea ofertei desemnate câștigătoare, Consiliul reține următoarele:

..... SRL a depus oferta în calitate de producător, toate documentele depuse în cadrul ofertei tehnice emană de la producători: fie de la producătorul vehiculului de bază, FORD FDD (având denumirea comercială FORD Transit) varianta electrică (comercializat de către producătorul FORD sub denumirea comercială Ford E-Transit), fie de la producătorul vehiculului completat cu marca FORD, respectiv SRL.

Potrivit documentelor aflate la dosarul cauzei, se constată următoarele:

..... SRL a depus documentația de omologare atât pentru vehiculele electrice FORD (AVEFDD2) clasa M2 cu configurația de 12 plus 1 și 13 plus 1 scaune, cât și pentru configurația de 16 plus 1 scaune (pagina 354 și urm. din oferta tehnică). La punctul 9.10.3.1 din documentația de omologare CE de tip nr. AVEFDD2-2018- 858-00 este prevăzut în mod expres atât modelul 12+1 cât și modelul 16+1 (pagina 369 din oferta tehnică).

În documentația de omologare CE de tip prezentată pentru vehicule similare (paginile 361-362 din oferta tehnică), se precizează că producătorul vehiculului de bază este Ford pentru stadiul 1 iar producătorul vehiculului electric AVEFDD2 - stadiul 2 este SRL (pagina

404, punctele 0.5 și 0.5.1 din oferta tehnică).

Din cuprinsul documentației de omologare rezultă faptul că vehiculul de bază FORD electric, care este completat de către producătorul SRL, este tipul FDD el*2007/46* 1098 (pagina 361 din oferta tehnică).

..... SRL, în calitate de producător al vehiculelor completate, a încheiat Acordul de colaborare nr. 155/19.06.2023 (pagina 410 din oferta tehnică) privind omologarea europeană de tip nelimitată conform Regulamentului European 2018/858 cu FORD ROMÂNIA SERVICES SRL, în calitate de reprezentant al producătorului FORD - Werke GmbH, prin care se precizează foarte clar faptul că SRL are acordul pentru a completa vehiculele de bază furnizate de către producătorul FORD, tipul FCD el*2007/46*1100 și pentru tipul FDD el*2007/46*1098.

..... SRL a depus în cadrul ofertei tehnice documentația de omologare CE de tip pentru autovehiculul de bază FORD (FDD), respectiv pentru tipurile de FORD Transit produse de către producătorul FORD - între care se regăsesc și tipurile de Ford Transit, variantele cu motoare electrice, respectiv FCD el*2007/46*1100 și tipul FDD el*2007/46* 1098.

..... SRL a depus în cadrul propunerii tehnice modelul de Certificat de conformitate (denumit în continuare „CoC”) al vehiculului de bază FORD Transit electric tipul el*2007/46*1098* (a se vedea punctul 0.11 din modelul de CoC emis de către producătorul vehiculului de bază Ford Transit - pagina 133 din oferta tehnică) motor electric C0RA2TCX (a se vedea punctul 0.2 din același model ce CoC și pagina 146 din oferta tehnică).

În modelul de CoC pentru vehiculul de bază FORD Transit electric se observă foarte clar faptul că autonomia vehiculului de bază este de 375 km la (Electric range city) (paginile 133 și 408 din oferta tehnică).

În consecință, se reține că ofertantul desemnat câștigător a depus documente de omologare și certificatele de conformitate pentru produse similare iar nu pentru produsul oferat, în deplină concordanță cu cerințele documentației de atribuire, așa cum a fost explicitată prin Răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. 25055/16.10.2023, publicat în SEAP în data de 19.10.2023,

De altminteri, deși contestatorul critică modalitatea de prezentare a ofertei tehnice a SRL, omite să precizeze faptul că nici în oferta sa tehnică nu se regăsesc documentele de omologare pentru autovehiculul oferat de aceasta.

Referitor la numărul de locuri ale autovehiculului, Consiliul reține următoarele:

..... SRL a depus în cadrul ofertei tehnice (pag. 133-134) un certificat de conformitate pentru vehiculul de bază FORD tip FDD denumire comercială Ford Transit (Stadiul 1), pe platforma căruia ofertantul implementează propria soluție constructivă pentru a se ajunge la produsul oferat Ford (Stadiul 2).

La pag. 133-353 din oferta tehnică se regăsește omologarea CE de tip pentru vehiculul de bază Ford tip FDD și fișa informativă obligatorie pentru documentația de omologare UE de tip, nr. AVEFDD2-2018-858-00 emisă de către Producătorul SRL pentru vehicule electrice clasa M2, denumite AVEFDD2, care sunt similare produsului oferat.

La punctul 9.10.3.1 din documentația de omologare CE de tip nr.

AVEFDD2-2018-858-00 se este prevăzut în mod expres atât modelul 12+1 scaune cât și modelul 16+1 scaune (pagina 369 din oferta tehnică).

În Anexa nr. 1 la documentația de omologare CE de tip nr. AVEFDD2-2018-858-00 sunt prevăzute desenele cu numărul de scaune atât pentru 12+1 și 13+1 scaune (paginile 379- 382 din oferta tehnică) cât și pentru 16+1 scaune (paginile 383, 384, 385 din oferta tehnică).

Numărul de locuri al microbuzului electric oferat de către producătorul SRL, respectiv de 16+1 locuri pe scaun, reiese de la pagina 21 și 113 din oferta tehnică în format electronic, din desenele emise de către acest ofertant.

Încă odată, Consiliul constată că, potrivit documentației de atribuire, astfel cum a fost completată prin răspunsul la solicitarea de clarificări nr. 1, au fost acceptate documentații de omologare pentru vehicule similare, respectiv pentru vehicul electric destinat transportului de pasageri, categoria M2 sau M3, echivalent, care utilizează același sistem electric de propulsie (lanț cinematic) precum cel al autovehiculului oferat și operează cu același tip de baterii și motoare electrice precum cele oferate).

Așadar, prin răspunsul la solicitarea de clarificări, autoritatea contractantă a precizat ce se înțelege prin vehicul similar: vehicul electric destinat transportului de pasageri, categoria M2 sau M3, echivalent, care utilizează același sistem electric de propulsie (lanț cinematic) precum cel al autovehiculului oferat și operează cu același tip de baterii și motoare electrice precum cele oferate). În consecință, ... SRL a depus documentație de omologare pentru vehicule similare, inclusiv un model de certificat de conformitate pentru un vehicul electric similar (stadiul 2) respectiv vehiculul AVEFDD2 (paginile 404-407 din oferta tehnică).

Referitor la criticile privind rampa de acces în microbuzul electric oferat de contracandidatul său, Consiliul reține că în secțiunea 11.2.4. din Fișa de date a achiziției se prevede că „Microbuzele electrice de 16+1 locuri, aferente prezentei proceduri de atribuire, vor fi structurate cu o singură secțiune (nearticulat și fără etaj) și vor fi dotate cu facilități pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă (rampă și/sau alte dotări specifice)”.

Relevante sunt și precizările din Răspunsul consolidat la solicitarea de clarificări, răspuns solicitare nr.21:

„Este cât se poate de evident faptul că în perioada de ofertare-evaluare-atribuire- contractare, imaginile solicitate prin Caietul de sarcini, se referă exclusiv la imagini de catalog, pliante, broșuri și/sau preluate cu acord legal, de la producătorii microbuzelor electrice și/sau a ansamblelor/sistemelor componente. Nu se solicită imagini cu microbuzele care se vor livra efectiv.”

În schițele prezentate la pagina 21 și 113 din oferta tehnică depusă de SRL este descrisă grafic soluția constructivă pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă, respectiv cu „lift pentru scaun cu roțile” care este localizat în dreptul ușii culisante din partea din față a vehiculului.

Consiliul mai reține că documentația de atribuire nu conține cerințe pentru prezentarea anumitor documente specifice pentru rampă, așa cum în mod eronat susține contestatorul, dimpotrivă, atât în Fișa de Date a achiziției (Secțiunea IV.4.1.) cât și în Formularul Propunerii Tehnice (pagina 11 din Formulare) se solicită prezentarea de desene, schite ale

„organizării interioare a microbuzului electric, în care se va indica (...) și a poziționării rampei pentru accesul facil al persoanelor cu handicap locomotor, etc.”

Ori, ofertantul desemnat câștigător a prezentat schițele din care rezultă neechivoc poziționarea liftului de acces (soluție acceptată în documentația de atribuire) și al locului dedicat pentru scaunul cu roțile în interiorul microbuzului FORD

În ceea ce privește criticile contestatorului referitoare la autonomia microbuzului electric oferat de SRL, în opinia Consiliului, acestea apar ca fiind neîntemeiate.

Astfel, susținerile contestatorului sunt bazate pe faptul că documentele de omologare și certificatul de conformitate sunt aferente produsului oferat, însă, în conformitate cu clarificările autorității contractante, mai sus menționate, ... SRL a depus în cadrul ofertei tehnice documente de omologare și certificat de conformitate pentru produse similare.

Obiectul Acordului de colaborare nr. 155/19.06.2023 încheiat între FORD ROMÂNIA SERVICES SRL, în calitate de reprezentant al producătorului FORD - Werke GmbH și SRL, în calitate de producător al vehiculelor completate, este reprezentat de completarea vehiculelor puse la dispoziție de către FORD. Acordul este valabil pentru tipurile FCD el*2007/46*1100 și pentru tipul FDD el*2007/46*1098, autovehicule de bază fabricate de Ford Werke GmbH.

..... SRL a depus în cadrul ofertei tehnice documentația de omologare CE de tip pentru autovehiculul de bază FORD (FDD), respectiv pentru tipurile de FORD Transit produse de către producătorul FORD - între care se regăsesc și tipurile de Ford Transit, variantele cu motoare electrice, respectiv FCD el*2007/46*1100 și tipul FDD el*2007/46*1098. Varianta C0RA2TCX.

De asemenea SRL a depus în cadrul propunerii tehnice modelul („Sample”) de Certificat de conformitate al vehiculului de bază FORD Transit electric tipul el*2007/46*1098* (a se vedea punctul 0.11 din modelul de CoC emis de către producătorul vehiculului de bază Ford Transit - pagina 133 din oferta tehnică) motor electric C0RA2TCX (a se vedea punctul 0.2 din același model ce CoC și pagina 146 din oferta tehnică).

În modelul de CoC pentru vehiculul de bază FORD Transit electric se observă foarte clar faptul că autonomia vehiculului de bază este de 375 km la (Electric range city) (paginile 133 și 408 din oferta tehnică).

Așadar, pe de o parte, certificatul de conformitate din cadrul ofertei tehnice reprezintă un model (iar nu certificatul de conformitate pentru autovehiculul oferat) iar din cuprinsul său rezultă faptul că privește varianta de Ford Transit cu motor electric C0RA2TCX.

..... SRL, în calitate de producător, s-a obligat prin oferta depusă, ca în situația desemnării sale drept câștigătoare, să producă microbuzele electrice Ford prin realizare de completări ale vehiculului de bază Ford Transit, varianta cu motor electric.

De asemenea, în calitate de producător, prin modificările pe care le aduce vehiculului de bază Ford, cum ar fi spre exemplu consumatori suplimentari - aer condiționat cu pompa de căldură, adaugă o baterie

suplimentară, care nu afectează bateria vehiculului de bază. De altfel, în oferta sa a menționat capacitate baterii 92Kwh.

Autonomia de deplasare a microbuzului electric este asumată de SRL prin oferta depusă, în cuprinsul descriptiv al acesteia ("Autonomie de deplasare 375 km în cele mai defavorabile condiții (încarcare maximă, temperatura din intervalul de operare la care consumul de energie electrică pentru climatizare este maxim)", în Certificatul de conformitate model, pentru un microbuz similar, cu același lanț cinematic, pentru care autonomia este de 375 km: Electric range city 375 km - pag. 408 din ofertă Propunerea tehnică dar și ca asumare printr-o declarație numită FACTORI DE EVALUARE. Prin Caietul de sarcini, nu s-au solicitat explicit documente justificative la momentul ofertării în ceea ce privește autonomia de deplasare a microbuzului electric, iar modul în care se vor efectua teste și verificări ale documentelor care însoțesc microbuzele electrice la livrare, cad în sarcina Beneficiarului la întocmirea tabloului/matricei de verificare.

Prin urmare, Consiliul apreciază ca fiind neîntemeiate criticile contestatorului sub acest aspect.

În ceea ce privește criticile privind modul de acordare al punctajului pentru factorul de evaluare autonomia garantată de către producător, Consiliul reține că SRL a depus oferta în calitate de producător pentru autovehiculul Ford (FFDD2), prin urmare acest operator economic în calitate de producător este cel care garantează autonomia de deplasare a microbuzului electric pe care îl va produce.

Astfel, ... SRL are calitate de producător de Stadiu 2, calitate în care urmează să implementeze completări asupra vehiculului de bază Ford Transit, varianta cu motor electric, în propria sa fabrică, așa cum rezultă din cele mai sus reținute.

Prin urmare, în situația în care acesta dovedit că FORD este numai producătorul vehiculului de bază, nu și producătorul modelului Ford (FFDD2), toate detaliile tehnice din cuprinsul ofertei depuse sunt în responsabilitatea SRL în calitate de producător pentru stadiul 2. Deci, în oferta tehnică SRL se regăsesc fie documente care provin de la producătorul vehiculului de bază Ford (stadiul 1), fie de la producătorul vehiculului electric ofertat (stadiul 2), care aduce modificări constructive (completări) vehiculului de bază.

Contrar afirmațiilor contestatorului, în oferta tehnică depusă se regăsesc mențiuni privind autonomia de 375 km garantată de către SRL, în calitate de producător, inclusiv la paginile 114-116 din oferta tehnică, respectiv informații referitoare la baterii și autonomia de deplasare.

Ori, din moment ce SRL are calitatea de producător, autoritatea contractantă a acordat punctajul în mod corect și legal, aceasta cu atât mai mult cu cât această autonomie de 375 km pentru „Electric range city” se regăsește și în certificatul de conformitate al FORD.

Totodată, Consiliul reține ca fiind pertinente susținerile intervenientului SRL conform cărora producătorul este obligat să urmeze procedura de omologare prevăzută de art. 22 și urm. din Regulamentul (UE) 858/2018, în speță procedura de omologare în etape succesive, aplicabilă pentru autovehicule complete. De altminteri,

producătorul nu va putea produce pentru valorificare decât vehiculele omologate prealabil de către autoritatea de omologare, acesta fiind motivul pentru care art. 36 din Regulament stabilește că producătorul emite un certificat de conformitate care însoțește fiecare vehicul complet, incomplet sau completat fabricat în conformitate cu tipul de vehicul omologat.

Criticile contestatorului referitoare la raportul procedurii sunt apreciate de Consiliu ca fiind neîntemeiate, în condițiile în care atât Procesele verbale ale ședințelor de evaluare cât și Raportul Procedurii, au fost întocmite cu respectarea întru totul a prevederilor Ordinului Președintelui ANAP nr. 1.170 din 2021 privind aprobarea formularelor standard ale proceselor- verbale intermediare de evaluare aferente procedurilor de atribuire a contractelor/ acordurilor-cadru de achiziție publică, a contractelor/acordurilor-cadru sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, iar informațiile cuprinse în cadrul acestora au fost conform celor impuse prin Ordin.

În consecință, luând în considerare cele mai sus menționate, în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge ca nefondată contestația formulată de SRL.

Pe cale de consecință, în temeiul dispozițiilor art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, coroborate cu dispozițiile art. 61 și urm. din Codul de procedură civilă, Consiliul va admite cererea de intervenție formulată de SRL.

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

CONSILIUL DECIDE:

În temeiul prevederilor art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, respinge ca nefondată contestația formulată de către SRL în contradictoriu cu

În temeiul dispozițiilor art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, coroborate cu dispozițiile art. 61 și urm. din Codul de procedură civilă, admite cererea de intervenție formulată de SRL.

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