



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. 2443/C5/2491

Data: 18.10.2023

Prin contestația nr. 1718/05.09.2023, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 48688/06.09.2023, formulată de către, în calitate de Lider al Asocierii formate din (în continuare, Asocierea), cu sediul în Orașul, Șoseaua nr. 15-25, Cădirea, Complex, Etaj 1, Spațiul nr. 2 și Etaj 4, Spațiul nr. 1, jud. Ilfov, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr., având CUI, reprezentată legal de și de în calitate de Administratori (în continuare „.....”), reprezentată convențional prin, având sediul procesual ales pentru comunicarea tuturor actelor de procedură în Municipiul, Sectorul 1, Str. nr., împotriva raportului procedurii nr. /01.09.2023, emis de către, cu sediul în Brașov, str. nr. 49, județul, în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de licitație deschisă, organizată în vederea încheierii contractului, având ca obiect „Achiziționarea prin leasing financiar, a 15 autobuze folosite de 18 m lungime, cu tracțiune electrică/hibridă/diesel Euro 6, pentru transportul urban de călători”, se solicită:

1. Anularea parțială a raportului procedurii nr. /01.09.2023 comunicat de autoritatea contractantă prin intermediul SEAP la data de 01.09.2023 (în continuare „Raportul procedurii”), în ceea ce privește declararea ofertei depuse de asocierea drept admisibilă și câștigătoare a procedurii și, respectiv, declararea drept necâștigătoare a ofertei Asocierii, și anularea oricăror alte acte juridice subsecvente care au fost emise de

autoritatea contractantă în acest sens, inclusiv a comunicărilor rezultatului procedurii.

2. Obligarea autorității contractante să reevalueze oferta asocierii și a ofertei asocierii, în sensul respingerii ofertei asocierii ca fiind neconformă, respectiv declararea ofertei Asocierii drept admisibilă și câștigătoare a procedurii.

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 critică decizia autorității contractante de declarare drept câștigătoare a ofertei

Contestatoarea prezintă în prima parte a contestației aspecte prealabile astfel:

- a) Contestația este formulată în termen:

1. Potrivit dispozițiilor art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016, contestația persoanei care se consideră vătămată de un act al autorității contractante poate fi introdusă în termen de 10 zile, începând cu ziua următoare luării la cunoștință despre actul autorității contractante considerat nelegal, în cazul în care valoarea estimată a procedurii de achiziție publică este egală sau mai mare decât pragurile valorice în raport cu care este obligatorie transmiterea spre publicare către jurnalul Oficial al Uniunii Europene a anunțurilor de participare, potrivit legislației privind achizițiile publice.

2. Potrivit art. 12 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 99/2016, autoritatea contractantă are obligația publicării unui anunț de participare și/sau de atribuire în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene în cazul achizițiilor a căror valoare estimată, fără TVA, este egală sau mai mare decât următoarele praguri: „a) 2.089.574 lei, pentru contractele sectoriale de produse și servicii, precum și pentru concursurile de soluții.”

3. În acest context, petenta arată că potrivit mențiunilor regăsite la pct. II.1.5) din Fișa de date a Procedurii, valoarea totală estimată fără TVA a acesteia este de 13.162.500 LEI, ceea ce duce la concluzia potrivit căreia termenul pentru formularea prezentei contestații este termenul de 10 zile prevăzut de art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016, termen calculat începând cu ziua următoare luării la cunoștință despre actul autorității contractante considerat nelegal.

4. Raportul procedurii nr. /01.09.2023 (în continuare „Raportul procedurii”) a fost publicat de autoritatea contractantă în SEAP la data de 01.09.2023, iar la aceeași dată autoritatea contractantă a comunicat

contestatoarei, tot prin intermediul SEAP, despre faptul că oferta Asocierii a fost declarată necâștigătoare.

5. Așadar, termenul prevăzut pentru contestarea Raportului procedurii și a Comunicării rezultatului procedurii se împlinea în data de 11 septembrie 2023, contestația fiind depusă la Consiliu anterior împlinirii termenului.

6. Contestatoarea citează dispozițiile art. 2 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

7. Petenta citează dispozițiile art. 3 alin. (1) lit. f) și art. 3 alin. (3) din Legea nr. 101/2016.

Calitatea de persoană vătămată a fost dobândită de asocieria, îndeplinind următoarele condiții:

- Asocieria a depus ofertă în cadrul procedurii, fiind în mod evident interesată de câștigarea acesteia;

- Prin Raportul procedurii, autoritatea contractantă a declarat drept admisibilă și câștigătoare a procedurii oferta depusă de asocieria, iar oferta asocierii, deși declarată admisibilă, a fost clasată pe locul 2 ca urmare a aplicării factorilor de evaluare, fiind, astfel, declarată necâștigătoare;

- Oferta asocierii nu a fost încă exclusă în mod definitiv din cadrul procedurii, luând în considerare faptul că sunt deschise căile de atac specifice prevăzute de Legea nr. 101/2016;

- contestatoarea susține că în măsura în care oferta asocierii ar fi respinsă ca fiind neconformă, oferta asocierii ar fi singura ofertă admisibilă depusă în cadrul procedurii și, astfel, este singura ofertă care poate fi declarată drept câștigătoare a procedurii.

Conform art. 61¹ alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, pentru soluționarea contestației formulate în condițiile art. 8, sub sancțiunea respingerii acesteia, persoana care se consideră vătămată trebuie să constituie, în termen de maximum 5 zile de la data sesizării Consiliului, o cauțiune stabilită după cum urmează:

„b) 2% din valoarea estimată a contractului, dacă aceasta este egală sau mai mare decât pragurile valorice prevăzute la art. 7 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, art. 12 alin. (1) din Legea nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare, art. 11 alin. (1) din Legea nr. 100/2016, cu modificările și completările ulterioare, dar nu mai mult de 220.000 lei pentru contestațiile depuse în etapa prevăzută la art. 17 alin. (1) lit. a), respectiv nu mai mult de 2.000.000 lei pentru contestațiile depuse în etapa prevăzută la art. 17 alin. (1) lit. b).”

Luând în considerare valoarea estimată a procedurii - respectiv suma de 13.162.500 lei fără TVA - și faptul că prezenta contestație este formulată în etapa prevăzută la art. 17 alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, rezultă că asocieria are obligația de a constitui o cauțiune în cuantum de 263.250 LEI.

În acest sens, contestatoarea a precizat ca va constitui cauțiunea în cuantumul arătat anterior și de asemenea va depune dovada constituirii în termen de 5 zile de la data sesizării Consiliului.

În calitate de autoritate contractantă, ... a organizat procedura, desfășurată prin modalitatea licitației deschise online, având ca obiect achiziționarea prin leasing financiar a 15 autobuze folosite (second-hand), de 18m lungime, cu tracțiune electrică/hybridă/diesel Euro 6, pentru transportul urban de călători.

În acest scop, la data de 15.07.2023 a publicat în SEAP anunțul de participare nr., împreună cu documentația de atribuire a procedurii.

La pct. IV.4.1. *Modul de prezentare al propunerii tehnice din cuprinsul Fișei de date*, ... a prevăzut următoarele:

„Ofertantul va depune propunerea tehnică, semnată electronic, în SEAP. Ofertantul va completa și depune Propunerea tehnică (Formular nr. 2) în care cuprinde cel puțin specificațiile/cerințele solicitate în Caietul de sarcini, astfel încât în procesul de evaluare, informațiile din acesta să permită identificarea facilă a corespondenței cu specificațiile minime din caietul de sarcini. Aceasta trebuie să reflecte asumarea de către ofertant a tuturor cerințelor/obligațiilor minime prevăzute în Caietul de sarcini. Toate cerințele prevăzute prin Caietul de sarcini sunt considerate minime și obligatorii.

Ofertele care nu satisfac în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini vor fi considerate neconforme și vor fi respinse de la procedură, conform prevederilor Legii nr. 99/2016 și HG. Nr. 394/2016. (...).”

Totodată, în cuprinsul Caietului de sarcini, autoritatea contractantă a prevăzut, între altele, următoarele prevederi cu privire la condițiile tehnice de calitate care trebuie să fie îndeplinite de autobuzele oferate:

2.3.2. Dimensiuni funcționale ale vehiculelor (manevrabilitate)

- *Unghiul de atac: min. 7°;*
- *Unghiul de degajare: min. 7°*

Contestatoarea susține că se impune a fi subliniat că aceste condiții tehnice nu au făcut obiectul niciunei clarificări ori contestații din partea vreunui ofertant și nici nu au fost modificate de către autoritatea contractantă înainte de termenul limită pentru depunerea ofertelor.

Prin urmare, condițiile tehnice citate mai sus și-au păstrat caracterul obligatoriu, atât pentru ofertanți, cât și pentru autoritatea contractantă.

Contestatoarea susține că, în practica achizițiilor publice este de notorietate faptul că documentația de atribuire, astfel cum a fost întocmită de autoritatea contractantă, este obligatorie atât pentru operatorii economici participanți la procedură care au obligația de a-și elabora ofertele în conformitate cu prevederile acesteia, cât și pentru autoritatea contractantă, aceasta din urma având obligația ca pe parcursul desfășurării procedurii de achiziție publică să respecte întocmai atât dispozițiile legale aplicabile în domeniul achizițiilor publice, cât și prevederile propriei documentații de atribuire prin care au fost stabilite regulile care trebuie respectate de ambele părți (ofertanți și autoritatea contractantă).

În acest sens, dispozițiile art. 72 alin. (2) din H.G. nr. 364/2016 prevăd în mod expres următoarele: *"Comisia de evaluare are obligația de a analiza și de a verifica fiecare ofertă atât din punct de vedere al elementelor tehnice propuse, cât și din punctul de vedere al aspectelor financiare pe care le implică."*

Obligația autorităților contractante de a respecta documentația de atribuire întocmită chiar de acestea decurge din principiile care stau la baza procedurilor de achiziții (sectoriale), respectiv principiul tratamentului egal și principiul transparenței art. 2, alin. (2) lit. b) și d) din Legea nr. 99/2016.

Inclusiv jurisprudența C.J.U.E. din 6 noiembrie 2014 în cauza C42, 43, 44/13 este constantă în a reține obligația autorităților contractante de a respecta cu strictețe propriile documentații de atribuire.

De altfel, inclusiv Consiliul reține, în jurisprudența sa recentă, forța obligatorie a prevederilor documentației de atribuire, atât pentru operatorii economici participanți la procedura de atribuire, cât și pentru autoritatea contractantă:

„Preliminar analizării aspectelor sesizate de contestatoare, este de remarcat că documentația de atribuire, alcătuită din fișa de date, caietul de sarcini (părțile tehnice), formularele necesare și modelul contractului de achiziție, la care se adaugă clarificările postate în SEAP ce conțin eventuale modificări, prin faptul că au depus ofertă, respectivele reguli și rigori au fost acceptate de operatorii economici participanți, drept pentru care toate prevederile documentației și-au consolidat forța obligatorie atât pentru autoritatea contractantă, cât și pentru operatorii economici participanți la procedura de atribuire. Prin urmare, la acest moment nu pot fi emise pretenții sau critici vizavi de cerințele documentației de atribuire, întrucât ar fi vădit tardive, raportat la termenul prescris de Legea nr. 101/2016."

Contestatoarea susține că, deși prevederile documentației de atribuire sunt obligatorii pentru toți ofertanții, totuși ca urmare a informațiilor false și/sau incomplete prezentate de asocierea, ...

..... a declarat admisibilă oferta acesteia, deși autobuzele ofertate de asocierea menționată nu îndeplinesc cerințele tehnice minimale prevăzute la pct. 2.3.2. din Caietul de sarcini (cu privire la unghiul de atac și unghiul de degajare) sau, în subsidiar, autobuzele în cauză au suferit intervenții tehnice care nu corespund cu produsul omologat, ceea ce face să fie încălcate prevederile pct. 1.1. din Caietul de sarcini.

Astfel, în cuprinsul Raportului procedurii au fost consemnate următoarele:

„2.4.2. Evaluarea propunerilor tehnice

Propunerile tehnice au fost evaluate de comisia de evaluare în raport cu cerințele minime din caietul de sarcini pe baza informațiilor prezentate în propunerea tehnică, iar rezultatul evaluării se regăsește în procesul-verbal nr. 437/24.08.2023, care este parte a dosarului achiziției.

În urma desfășurării procesului de evaluare, a îndeplinit cerințele minime din caietul de sarcini propunerile tehnice prezentate de următorul ofertant:

1.;

2.

Opțiunea 1

În urma evaluării propunerilor tehnice, nicio ofertă nu a fost declarată inacceptabilă/neconformă/neadecvată de către comisa de evaluare."

Asocierea arată că tot din raportul procedurii rezultă că asocierea a oferit autobuzul VOLVO - 7900.

Din informațiile disponibile public, izvorâte chiar de la producător, rezultă că autobuzul oferit de asocierea declarată câștigătoare nu îndeplinește condițiile minime prevăzute la pct. 2.3.2 din Caietul de sarcini, respectiv nu îndeplinește următoarele condiții tehnice:

- Unghiul de atac: min. 7° ;
- Unghiul de degajare: min. 7°

Concret, producătorul autobuzului VOLVO - 7900 a făcut public pe site-ul său un material scris (sub forma unui pliant) în cuprinsul căruia se prevede că autobuzul în discuție prezintă următoarele caracteristici tehnice:

- Unghi de atac: 6.1° (notă: punctul O din pliantul producătorului)
- Unghi de degajare: 6.0° (notă: punctul P din pliantul producătorului).

Contestatoarea precizează că informațiile privind performanțele autovehiculelor cu privire la manevrabilitate, respectiv unghiul de atac și unghiul de degajare, fac obiectul unor măsurători realizate conform standardului ISO 612-1978, iar valorile sunt prezentate în mod obligatoriu în cadrul dosarului de omologare al autovehiculului, conform prevederilor Directivei 2007/46/CE, Anexa 1, pct. 2.4.2 *Pentru șasiu cu caroserie, respectiv 2.4.2.4.1. Unghi de atac și 2.4.2.5.1. Unghi de degajare.*

Pentru claritate, petenta menționează că acești parametri tehnici reprezintă unghiurile măsurate ale laturilor intersectate ale suprafeței de rulare (orizontală) și linia imaginată (oblică) ce unește punctul inferior al trenului de rulare (anvelopa față sau, după caz, anvelopa spate) și punctul inferior al extremității consolei față (pentru unghiul de atac), respectiv punctul inferior al extremității exterioare al consolei spate (pentru unghiul de degajare), conform figurilor 1 și 2 de mai jos.

fig.1 - Unghiul de atac al autobuzului VOLVO - 7900, conform pliantului făcut public de producător.

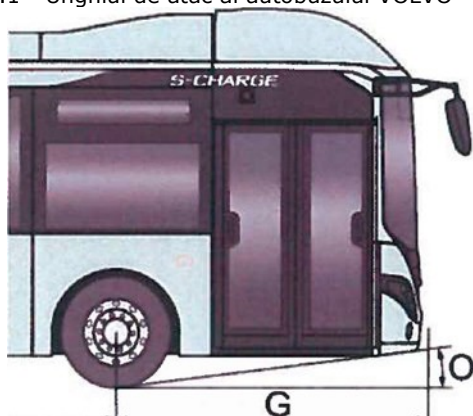
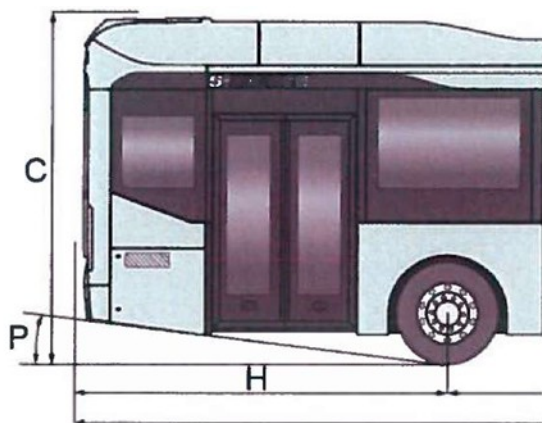


Fig. 2 - Unghiul de degajare al autobuzului VOLVO - 7900, conform pliantului făcut public de producător



Contestatoarea apreciază că cerințele tehnice de performanță (manevrabilitate) a autobuzelor, impuse de autoritatea contractantă, sunt pe deplin justificate, având în vedere relieful specific deluros pe care aceste autobuze vor fi exploatate, unghiurile de atac și de degajare solicitate având scopul să asigure accesul autobuzelor pe străzi și/sau bulevarde realizate cu grade de înclinație variate.

În ipoteza unor autobuze cu performanțe tehnice inferioare celor solicitate de autoritatea contractantă, în speță cu unghiul de atac și de degajare mai mici decât valorile minime prevăzute expres în Caietul de sarcini, accesul pe anumite străzi și/sau bulevarde este restricționat, făcând imposibilă parcurgerea acestor căi de rulare fără a deteriora autobuzul în zona frontală (unghiul de atac) sau, după caz, în zona posterioară (unghiul de degajare).

Prin urmare, asocierea învederează faptul că indicatorii tehnici de performanță prezentați în cadrul ofertelor trebuie să fie însoțiți de documente tehnice realizate conform prevederilor legale, fără să existe orice minimă posibilitate de a interpreta într-o manieră subiectivă îndeplinirea cerințelor tehnice.

Mai mult decât atât, în cuprinsul Caietului de sarcini al Procedurii, autoritatea contractantă a prevăzut la pct. 1.1. următoarele „Conform reglementărilor în vigoare, autobuzele trebuie să fie conforme cu produsul omologat, să dețină un certificat de omologare valabil dintr-un stat membru al Uniunii Europene și care este valabil pentru omologarea în România, sau un certificat echivalent valabil pentru omologarea în România, în vederea înmatriculării pentru circulația pe drumurile publice din România, sau să fie deja omologate în România.”

Astfel, ulterior fabricării autobuzului, orice eventuală modificare a parametrilor constructivi sau funcționali, implicit a unghiului de atac și a unghiului de degajare, cauzează nerespectarea performanțelor din certificatul de omologare al respectivului autobuz, ceea ce înseamnă, implicit, că respectivul autobuz a suferit modificări față de varianta omologată, atrăgând nerespectarea cerinței autorității contractante prevăzută la pct. 1.1 din Caietul de sarcini, potrivit căreia autobuzele oferite trebuie să fie conforme cu produsul omologat.

Astfel, contestatoarea susține că autobuzul oferit de asocierea prezintă caracteristici tehnice (unghiul de atac și unghiul de degajare) inferioare condițiilor minime prevăzute de autoritatea contractantă în caietul de sarcini, ceea ce înseamnă că respectivele autobuze nu îndeplinesc condițiile

tehnice prevăzute de Autoritatea contractantă la pct. 2.3.2. din Caietul de sarcini.

În subsidiar, dacă autobuzele oferite prezintă diferențe de natură tehnică față de produsul omologat, înseamnă că nu este îndeplinită condiția impusă de autoritatea contractantă potrivit căreia autobuzele oferite trebuie să fie conforme cu produsul omologat (pct. 1.1. din Caietul de sarcini).

Petenta atrage atenția asupra faptului că în oricare dintre aceste două variante, concluzia care se impune este că oferta depusă de asocierea este neconformă cu documentația procedurii, iar autoritatea contractantă avea obligația să respingă această ofertă ca atare, citând, în acest sens, dispozițiile art. 228 alin. (5) din Legea nr. 99/2016, art. 143 alin. (3) lit. a) din H.G. nr. 364/2016, cât și prevederile art. 72 alin. (2) din H.G. nr. 364/2016.

În aplicarea acestor dispoziții legale, coroborate cu principiul transparenței și cu principiul egalității de tratament, contestatoarea susține că autoritatea contractantă avea obligația să se asigure că toți ofertanții îndeplinesc condițiile minimale care au fost făcute cunoscute prin intermediul documentației de atribuire, în speță caietul de sarcini, respectiv să declare ca fiind neconformă orice ofertă care nu îndeplinea aceste condiții.

Petenta arată că avea obligația să declare oferta asocierii ca fiind neconformă:

i. în principal, pentru că valorile unghiului de atac și a unghiului de degajare al autobuzelor oferite sunt inferioare valorilor minime prevăzute la pct. 2.3.2. din caietul de sarcini;

- unghiul de atac solicitat de autoritatea contractantă este de minim 7°, iar unghiul de atac al autobuzului oferit de câștigător este de 6.1°;
- unghiul de degajare solicitat de autoritatea contractantă este de minim 7°, iar unghiul de degajare al autobuzului oferit de câștigător este de 6.0°;

ii. în subsidiar, pentru că autobuzele oferite au suferit modificări care nu sunt conforme cu produsul omologat, fiind astfel încălcată cerința prevăzută la pct. 1.1 din caietul de sarcini.

În opinia contestatoarei, este posibil ca ofertantul declarat câștigător să nu fi prezentat autorității contractante informații tehnice complete și/sau corecte, astfel încât să poată analiza în deplină cunoștință de cauză conformitatea autobuzelor oferite cu prevederile minimale prevăzute în caietul de sarcini și, după caz, fie să respingă oferta ca fiind neconformă, fie să solicite ofertantului respectiv clarificări ori documente suplimentare.

Tocmai din acest motiv, asocierea accentuează neconformitatea constatată pe baza unor informații publice și solicită anularea parțială a raportului procedurii, cu consecința remedierii situației prin reevaluarea ofertei asocierii, în sensul respingerii acesteia ca neconformă și declararea ofertei asocierii ca fiind admisibilă și câștigătoare a procedurii.

Suplimentar, atrage atenția Consiliului că la punctul 1.1 din caietul de sarcini, autoritatea contractantă a prevăzut următoarele: *"Prezentul caiet de sarcini se referă la autobuze articulate destinate transportului urban de călători, care vor trebui să îndeplinească condiții de fiabilitate, securitate, confort și protecție ambientală la nivelul normelor europene de la data fabricației, cu îmbunătățirile de rigoare pentru a corespunde normelor actuale, să asigure o mentenanță scăzută, accesibilitate ușoară la agregatele și subansamblurile componente și o durată de funcționare de cei puțin 6 ani, fără a fi nevoie de reparații ample (generale sau capitale)."*

De asemenea, contestatoarea mai arată și că în presa de specialitate se regăsesc articole din care rezultă fără echivoc că autobuzele oferite de asocieria au avut o serie de defecțiuni tehnice repetitive care, potrivit declarațiilor publice ale foștilor proprietari, i-au determinat pe aceștia din urmă să renunțe la exploatarea respectivelor autobuze.

Cu alte cuvinte, petenta consideră că ofertantul declarat câștigător al procedurii a lipsit autoritatea contractantă de informații esențiale privind calitatea tehnică a autobuzelor oferite, ascunzând acesteia faptul că respectivele autobuze se confruntă cu o serie de defecțiuni tehnice persistente, care au fost constatate anterior și de alți utilizatori.

Or, în măsura în care ar fi cunoscut aceste informații pe parcursul procedurii, respectiv înainte de a analiza ofertele tehnice, autoritatea contractantă ar fi avut cel puțin posibilitatea să solicite ofertantului clarificări sau dovezi suplimentare cu privire la conformitatea tehnică a modelului de autobuz oferit.

În concluzie, având în vedere motivele expuse în cuprinsul contestației, petenta solicită Consiliului să dispună:

1. Anularea parțială a raportului procedurii nr. /01.09.2023 comunicat de autoritatea contractantă prin intermediul SEAP la data de 01.09.2023 (în continuare „Raportul procedurii”) în ceea ce privește declararea ofertei depuse de asocieria drept admisibilă și câștigătoare și, respectiv, declararea drept necâștigătoare a ofertei Asocierii, și anularea oricăror acte juridice subsecvente care au fost emise de autoritatea contractantă în acest sens, inclusiv a comunicărilor rezultatului procedurii.

2. Obligarea autorității contractante să reevalueze oferta asocierii și a ofertei asocierii, în sensul respingerii ofertei asocierii ca fiind neconformă, respectiv declararea ofertei asocierii drept admisibilă și câștigătoare a procedurii.

Prin adresa nr. /11.09.2023, înregistrată la CNSC cu nr. /11.09.2023, ... SA transmite punctul său de vedere cu privire la contestația formulată de către, solicitând respingerea acesteia ca neîntemeiată, pentru următoarele motive:

Prin răspunsul la solicitarea de clarificare nr. 11362/21.08.2023 emisă de autoritatea contractantă, Asocierea formată din, în calitate de Ofertant-Lider și, în calitate de Ofertant, a confirmat îndeplinirea cerințelor prevăzute la pct. 2.3.2 - Dimensiuni funcționale ale vehiculelor (manevrabilitatea), respectiv unghiurile de atac și degajare fiind ajustate prin sistemul de diagnoză și programare al producătorului, la valoarea de minim 7 grade.

..... SA precizează că unghiurile de atac/degajare reprezintă o caracteristică dinamică a autobuzelor moderne, acest tip de vehicule fiind dotate cu sisteme de suspensie pneumatică (perne de aer) ce permite modificarea în timpul operării a gărzii la sol și implicit a unghiurilor de atac / degajare în funcție de context (la oprirea în stații prin coborârea gărzii la sol pe partea ușilor de acces - îngenuncherea vehiculului, la trecerea peste denivelări, la urcarea / coborârea drumurilor cu înclinație ridicată etc).

Prin urmare, cerințele de la punctul 2.3.2 din Caietul de sarcini trebuie interpretate ca fiind valori ale setării modului implicit de operare a vehiculului.

În consecință, autoritatea contractantă consideră că oferta depusă de Asocierea formată din și îndeplinește cerințele solicitate la punctul 2.3.2 din caietul de sarcini.

Referitor la posibila încălcare a cerinței stipulată la punctul 1.1 din Caietul de sarcini, respectiv „Nu se acceptă autobuze neconforme, care au suferit modificări față de varianta omologată”, autoritatea precizează că Directiva 2007/46/CE nu impune în mod obligatoriu stabilirea și stipularea valorilor unghiurilor de atac/degajare în Certificatele de omologare.

În textul Directivei și în anexele acesteia nu se regăsește obligativitatea furnizării informațiilor privind unghiurile de atac / degajare pentru procesul de omologare, mențiunile privind aceste caracteristici de manevrabilitate fiind făcute, conform celor menționate de contestatarul, doar în Anexa 1 a Directivei 2007/46/CE care cuprinde Lista completă de informații pentru omologarea CE de tip a vehiculelor.

Ori din primul paragraf al Anexei 1 „Toate documentele informative din prezenta directivă și din alte directive sau regulamente individuale trebuie să cuprindă numai extrase din lista completă și să adopte sistemul de numerotare folosit în aceasta” rezultă că „lista completă de informații pentru omologarea CE de tip a vehiculelor” nu este impusă în integralitatea ei, ci doar prin extrase din aceasta.

..... SA precizează că nici în alte înscrisuri sau anexe ale directivei, precum modelele de Certificate de omologare (Anexa VI) nu sunt stipulate valorile unghiurilor de atac / degajare, de altfel autoritatea contractantă nu a găsit aceste valori precizate în copiile certificatelor de omologare deținute pentru tipurile de autobuze și troleibuze utilizate în prezent pentru deservirea traseelor de transport public din Municipiul Brașov.

Cerința punctului 2.3.2 din Caietul de sarcini privind unghiurile minime de atac / degajare a autobuzelor este una cu impact redus în deservirea traseelor de transport public din Municipiul Brașov și Zona Metropolitană Brașov, valorile stipulate fiind considerate unele implicite și având o marjă acoperitoare.

Cu titlu de exemplu, autoritatea contractantă a informat Consiliul că toate rutele de transport public din Municipiul Brașov și Zona Metropolitană Brașov pot fi deservite fără probleme cu autobuze ce au unghiuri de atac / degajare inferioare valorii de 7 grade, inclusiv cu valori de 6 grade.

Mai mult, prin adresa nr. 11362/21.08.2023, autoritatea contractantă a transmis solicitare de clarificări operatorului economic

Prin răspunsul la clarificări înregistrat sub nr. 11418/23.08.2023, operatorul economic comunică *"...unghiul de atac și de degajare a fost ajustat astfel încât să atingă cerințele minime ale caietului de sarcini, respectiv minim 7 grade"*.

Drept urmare, ... SA consideră contestația nr. /05.09.2023 depusă de ca fiind neîntemeiată, întrucât nu există nici o dovadă potrivit căreia autobuzele oferite de asocierea formată din și încalcă prevederile caietului de sarcini.

Prin adresa nr. /22.09.2023, înregistrată la CNSC cu nr. /22.09.2023, înregistrată la CNSC cu nr. /22.09.2023, a transmis *"concluzii scrise"* prin intermediul cărora solicită Consiliului respingerea apărărilor formulate de autoritatea contractantă ca fiind neîntemeiate, și pe cale de consecință admiterea contestației astfel cum a fost formulată.

În partea de început a acestor concluzii reiterează solicitările din contestație.

În sprijinul pretențiilor invocate prin contestație, a dezvoltat argumente din care rezultă următoarele:

a) Prin intermediul caietului de sarcini care face parte din documentația de atribuire a procedurii, autoritatea contractantă a solicitat în mod expres ca autobuzele oferite să îndeplinească obligatoriu următoarele cerințe tehnice:

2.3.2. Dimensiuni funcționale ale vehiculelor (manevrabilitate)

- Unghiul de atac: min. 7°;

- Unghiul de degajare: min. 7°

b) De asemenea, la pct. IV.4.1. din Fișa de date a procedurii, autoritatea contractantă a specificat în mod expres că *"toate cerințele prevăzute prin Caietul de sarcini sunt considerate minime și obligatorii"*, precum și faptul că *"..ofertele care nu satisfac în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini vor fi considerate neconforme și vor fi respinse de la procedură, conform prevederilor Legii nr. 99/2016 și HG nr. 394/2016 (...)"*.

c) Totodată, la pct. 1.1 din caietul de sarcini autoritatea contractantă și-a exprimat cerința ca autobuzele oferite dețină un certificat de omologare și să fie conforme cu produsul omologat.

d) Niciuna dintre aceste cerințe exprimate de autoritatea contractantă nu au făcut obiectul niciunei solicitări de clarificări și niciunei modificări. Prin urmare, și-au consolidat forța obligatorie, atât pentru operatorii economici interesați de procedură, cât și pentru autoritatea contractantă.

e) Din Raportul procedurii rezultă că autoritatea contractantă a desemnat drept câștigătoare a procedurii asocierea, aceasta din urmă ofertând autobuzul hybrid VOLVO - 7900.

f) Or, din cuprinsul informațiilor publicate de producătorul VOLVO reiese că modelul de autobuz oferit de asocierea câștigătoare prezintă următoarele caracteristici tehnice referitoare la manevrabilitate:

- unghi de atac: 6.1°
- unghi de degajare: 6.0°

g) Astfel, contestatoarea consideră că, pe cale de consecință, întrucât autobuzul oferit nu îndeplinește cerințele tehnice prevăzute la pct. 2.3.2 din caietul de sarcini, respectiv valorile minime ale unghiului de atac și unghiului de degajare solicitate de, autoritatea contractantă avea obligația să declare oferta asocierii ca fiind neconformă;

h) În măsura în care autobuzele oferite ar fi suferit modificări tehnice care le face neconforme produsului omologat, autoritatea contractantă avea obligația să declare oferta asocierii ca fiind neconformă pentru nerespectarea cerinței prevăzute la pct. 1.1. din caietul de sarcini.

Referitor la punctul de vedere exprimat de autoritatea contractantă, contestatoarea arată apărările autorității astfel:

a) Prin răspunsul la solicitarea de clarificări nr. /21.08.2023, asocierea a confirmat îndeplinirea cerințelor prevăzute la pct. 2.3.2 din caietul de sarcini, respectiv că unghiurile de atac și degajare au fost ajustate prin sistemul de diagnoză și programare al producătorului la valoarea de minim 7°.

b) afirmă că unghiurile de atac și degajare reprezintă o caracteristică dinamică a autobuzelor moderne, acestea fiind dotate cu sisteme de suspensie pneumatică (perne de aer) ce ar permite modificarea în timpul operării a gârzii la sol și implicit a unghiurilor de atac/degajare în funcție de context;

c) în etapa de contestare în fața Consiliului, autoritatea contractantă afirmă că pct. 2.3.2 din caietul de sarcini ar trebui interpretate ca fiind valori ale setării modului implicit de operare a vehiculului;

d) în opinia autorității contractante, oferta asocierii ar îndeplini cerințele pct. 2.3.2 din caietul de sarcini;

e) în ceea ce privește argumentele petentei referitoare la încălcarea pct. 1.1. din caietul de sarcini, ... susține că reglementările europene, respectiv Directiva 2007/46/CE nu ar impune în mod obligatoriu stabilirea și stipularea valorilor unghiurilor de atac/degajare în Certificatele de omologare;

f) în final, negând utilitatea propriilor cerințe tehnice, ... afirmă că cerința de la pct. 2.3.2 din caietul de sarcini ar fi una cu un impact redus pentru deservirea traseelor de transport public din Municipiul Brașov și Zona Metropolitană Brașov, susținând că aceste trasee ar putea fi parcurse și cu autobuze ce au unghiuri de atac/degajare inferioare valorii de 7°, respectiv cu valori de 6°.

Contestatoarea consideră că afirmațiile autorității contractante din cuprinsul punctului său de vedere consolidează opinia acesteia cu privire la faptul că oferta depusă de asocierea trebuia să fie declarată neconformă.

Prin intermediul prezentelor concluzii SRL nu formulează motive noi ale contestației, ci doar dezvoltă argumente din care rezultă netemeinicia punctului de vedere al autorității contractante.

În primul rând, prin solicitarea de clarificări nr. 11362/21.08.2023 la care face referire în punctul său de vedere, autoritatea contractantă a solicitat asocierii să clarifice următorul aspect:

„1. în caietul de sarcini, la punctul 2.3.2. - Dimensiuni funcționale ale vehiculelor (manevrabilitatea) se solicită ca unghiul de atac și unghiul de degajare să fie de minim 7 grade. În propunerea tehnică [fișierul „1 propunere tehnică finală.pdf) este asumată respectarea cerinței, dar în „Descrierea tehnică a autobuzului ofertat autobuz urban articulat Volvo basc - 7900” (fișierul „5 certificat de conformitate și traducere ungaria.pdf) este specificat unghiul minim la sol: 6.1 grade și unghiul de teren spate: 6 grade. Vă rugăm să ne indicați documentul/paragraful de unde rezultă respectarea cerinței de manevrabilitate a autobuzului, respectiv unghiul de atac și unghiul de degajare de minim 7grade.”

Așadar, autoritatea contractantă a sesizat că, deși asocierea a declarat în cuprinsul ofertei sale tehnice că autobuzele ofertate îndeplinesc cerința de la pct. 2.3.2. din caietul de sarcini, totuși din documentul în cuprinsul căruia sunt descrise caracteristice tehnice ale autobuzului rezultă tocmai contrariul, respectiv că valorile reale ale unghiului de atac și ale unghiului de degajare sunt inferioare nivelului minim stabilit prin caietul de sarcini.

Același aspect l-a sesizat și societatea contestatoare în cuprinsul contestației, arătând că din informațiile făcute publice de producătorul autobuzului VOLVO - 7900 rezultă fără echivoc că acest autovehicul are un unghi de atac de 6.1° și un unghi de degajare de 6.0°, deci valori inferioare celei de minimum 7° solicitate de în cuprinsul caietului de sarcini.

Prin răspunsul la solicitarea de clarificări înregistrat sub nr. 11418/23.08.2023, asocierea afirmă următoarele:

„Ne menținem afirmația scrisă în propunerea tehnică, datele legate de unghiul de atac și unghiul de degajare din documentul „Descrierea tehnică a autobuzului oferat Autobuz urban articulat Volvo BASC - 7900” fiind conforme cu cerințele beneficiarului anterior al autobuzelor.

Pentru autobuzele oferate, prin sistemul de diagnoză și programare al producătorului, unghiul de atac și de degajare a fost ajustat astfel încât să atingă cerințele minime ale caietului de sarcini, respectiv minim 7 grade, aceste unghiuri fiind variabile pentru vehiculele cu suspensie reglabilă pe înălțime.”

Din modalitatea în care este formulată, solicitarea autorității contractante a fost în sensul ca răspunsul asocierii să fie întemeiat pe un document depus de acest operator împreună cu oferta sa.

În răspunsul său, asocierea se mulțumește doar să afirme respectarea cerinței tehnice de la pct. 2.3.2. din caietul de sarcini, fără să indice documentul/paragraful din care rezultă că într-adevăr cerința este îndeplinită.

Singurul document depus de asocierea în care sunt menționate valorile unghiului de atac și unghiului de degajare este documentul „Descrierea tehnică a autobuzului oferat Autobuz urban articulat Volvo BASC - 7900”, unde sunt menționate valorile de 6.1° pentru unghiul de atac) și 6.0°(pentru unghiul de degajare), inferioare deci cerinței din caietul de sarcini.

Contestatoarea susține că afirmația asocierii potrivit căreia în documentul „Descrierea tehnică a autobuzului oferat Autobuz urban articulat Volvo BASC - 7900” sunt menționate datele legate de unghiul de atac și unghiul de degajare conform cerințelor beneficiarului anterior al autobuzelor este vădit nefondată.

Luând decizia de a depune ofertă în cadrul procedurii organizate de , asocierea avea obligația să depună documente din care să rezulte că autobuzele oferate îndeplinesc toate cerințele tehnice solicitate de această autoritate contractantă, iar nu documente care să ateste o eventuală îndeplinire a unor cerințe ale unei alte autorități contractante care a organizat o altă procedură de atribuire.

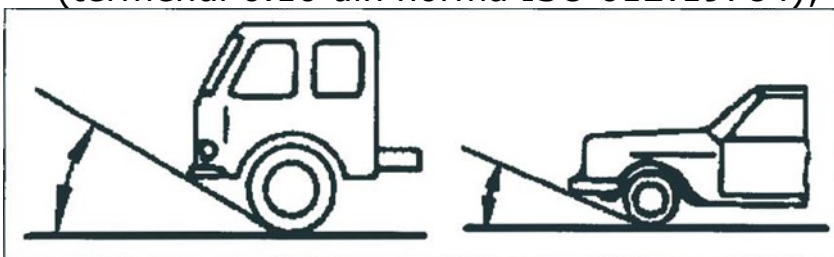
Mai mult decât atât, este de neînțeles cum același model de autobuz, VOLVO - 7900, prezintă valori ale unghiului de degajare și unghiului de atac diferite, în funcție de cerințele pe care o autoritate contractantă sau alta le menționează în propria documentație de atribuire.

Explicația pe care autoritatea contractantă o expune în cuprinsul punctului său de vedere - preluată de la

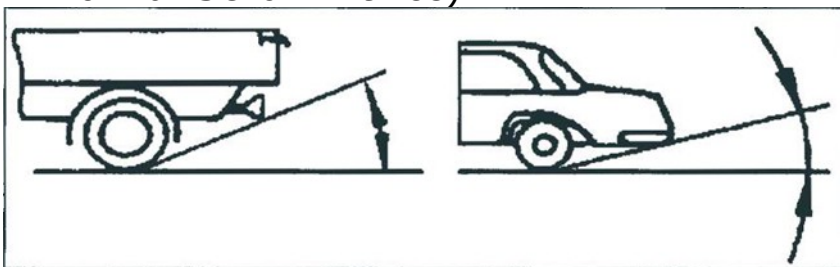
asocierea - este că valorile unghiului de atac și unghiului de degajare ar reprezenta caracteristici dinamice ale autobuzelor moderne, acestea fiind dotate cu sisteme de suspensie penumatică (perne de aer) ce ar permite modificarea în timpul operării a gărzii la sol și implicit a unghiurilor de atac și de degajare în funcție de context.

În acest context, precizează că termenii „unghi de atac” și „unghi de degajare” sunt definiți în cuprinsul standardelor internaționale ISO 612 - 1978 Vehicule rutiere - Dimensiuni ale autovehiculelor și ale vehiculelor tractate - Termeni și definiții după cum urmează:

- a) Prin unghi de atac se înțelege unghiul maxim între planul de sprijin și planurile tangente la pneurile roților față, sub sarcină statică, astfel încât nici un punct al vehiculului, situat în fața axei față să nu se afle sub aceste planuri și orice parte rigidă a vehiculului, cu excepția, eventual, a unor trepte, să nu se situeze sub aceste planuri (termenul 6.10 din norma ISO 612:19784);



- b) Prin unghi de degajare se înțelege unghiul maxim între planul de sprijin și planurile tangente la pneurile roților spate, sub sarcină statică, astfel încât nici un punct al vehiculului, situat în spatele axei spate, să nu se afle sub aceste planuri și nici o parte rigidă a vehiculului să nu fie situată sub aceste planuri (termenul 6.11 din norma ISO 612:1978s).



Prin urmare, valorile măsurate ale unghiului de atac, respectiv unghiului de degajare, reprezintă valori invariabile (nemodificabile) ale autovehiculului și fac parte din dimensiunile constructive ale acestuia, menționate în certificatul de omologare.

Așa cum rezultă din definițiile oficiale ale celor doi termeni, valorile acestora sunt măsurate sub sarcină statică, ceea ce înseamnă că nu pot fi avute în vedere valorile realizate în trafic, pentru perioade scurte de timp, prin reglarea pernelor de aer aferente sistemului de suspensie pneumatic.

Sistemul de suspensie pneumatic doar facilitează depășirea unui obstacol în condiții specifice (durată, viteză etc.), dar nu are legătură cu valorile măsurate ale unghiului de atac și ale unghiului de degajare, acestea din urmă fiind invariabile (fixe) și stabilite în sarcină statică, iar nu în condiții reale de exploatare.

Întrucât, în punctul său de vedere, ... a făcut referire la solicitarea de clarificări comunicată de aceasta asocierii

contestatoarea solicită consiliului să aibă în vedere următoarele dispoziții legale: art. 123 alin. (1), art. 137 alin. (3) lit. a), art. 134 alin. (1) din H.G. nr. 395/2016 și nu în ultimul rând, art. 209 alin. (2) din Legea nr. 98/2016.

Din cuprinsul acestor dispoziții rezultă în mod lipsit de echivoc că autoritatea contractantă nu poate permite unui ofertant să își modifice oferta tehnică sau, după caz, oferta financiară prin răspunsul acestuia la solicitările de clarificări.

Contestatoarea consideră că răspunsul asocierii la solicitarea de clarificări a autorității contractante

reprezintă o modificare a ofertei tehnice depuse, sub aspectul valorilor unghiului de degajare și unghiului de atac.

..... arată că deși din oferta inițială a rezultat în mod clar că modelul de autobuz ofertat nu îndeplinește cerința tehnică prevăzută la pct. 2.3.2. din caietul de sarcini, totuși prin răspunsul la clarificări asocierea a modificat oferta astfel încât aceasta să corespundă caietului de sarcini.

În opinia societății contestatoare, în aceste condiții, autoritatea contractantă nu avea altă posibilitate decât să constate că oferta asocierii este neconformă, nefiind îndeplinită cerința tehnică din caietul de sarcini la care a făcut referire.

Neîntemeiat este și argumentul autorității contractante potrivit căruia unghiurile de atac și degajare ar fi fost ajustate prin sistemul de diagnoză și programare al producătorului, la valoarea de minim 7°.

În primul rând, dincolo de simpla afirmație făcută de asocierea, autoritatea contractantă nu explică care este documentul din care rezultă această pretinsă ajustare făcută de producător. Petenta susține că nu există niciun document prin care producătorul autobuzului VOLVO- 7900 să fi confirmat că autobuzele oferite de asocierea ar fi fost ajustate în sensul afirmat de această asocierie în cuprinsul răspunsului său la solicitarea de clarificări.

În susținerile sale citează dintr-o cauză soluționată definitiv în materia litigiilor privind achizițiile publice, Curtea de Apel Alba Iulia a reținut următoarele:

„Așa cum au subliniat și petenții M. și M.S., desenele în discuție, nefiind confirmate de către producător, nu pot constitui un document justificativ în sensul pretins de autoritatea contractantă prin solicitarea de clarificări.

Chiar dacă intimata 0. este producătorul autobuzelor oferite, în dezacord cu aceasta, Curtea reține că, pentru a avea valoare de „înscrisuri

tehnice provenite de la producător", aceste desene trebuiau să fie însușite de persoanele cu atribuții în domeniul auto din cadrul producătorului.

Pe de altă parte, nici în fața instanței, intimata 0. nu a reușit să facă dovada legăturii acestor desene cu autobuzele oferite.

În acest cadru, mai trebuie menționat că cerințele de ordin tehnic nu pot fi asumate prin declarații date pe proprie răspundere, cum susține intimata, ci trebuie să reiasă din documente tehnice."

Aplicând *mutatis mutandis* considerentele citate, contestatoarea susține că asocierea ar fi trebuit să facă dovada prin intermediul unor documente asumate de producător că valorile unghiului de atac și unghiului de degajare îndeplinesc cerința autorității contractante de la pct. 2.3.2 din caietul de sarcini, respectiv minimum 7°, întrucât ajustarea sau modificarea unghiurilor de atac și de degajare sunt modificări constructive care pot fi realizate doar cu confirmarea producătorului autobuzului.

De asemenea, petenta arată că nefiind făcută o asemenea dovadă ci, dimpotrivă, din cuprinsul documentului depus de asocierea în cadrul procedurii rezultă că autobuzul oferit de aceasta nu îndeplinește cerința de la pct 2.3.2. din caietul de sarcini referitoare la o valoarea de minimum 7° pentru unghiul de atac și pentru unghiul de degajare, rezultă că oferta acesteia este neconformă și trebuia să fie respinsă de ca atare.

Pe de altă parte, astfel cum societatea contestatoare a menționat și în cuprinsul contestației, în măsura în care autobuzele oferite de asocierea prezintă modificări față de produsul omologat, atunci se impune concluzia încălcării prevederilor pct. 1.1. din caietul de sarcini.

În acest sens, subliniază că modificarea performanțelor autobuzului atrage nulitatea certificatului de omologare și, implicit, a certificatului COC (care este emis în baza omologării), acestea fiind documente care au fost solicitate în cadrul procedurii.

Altfel spus, documentele depuse pentru autobuzele oferite de asocierea prezintă caracteristicile tehnice ale produsului omologat, în speță produsul omologat având valori de 6.1° pentru unghiul de atac și 6.0° pentru unghiul de degajare.

Aceste documente nu mai sunt valabile dacă autobuzele oferite (15 unități) prezintă modificări constructive față de produsul omologat.

În măsura în care, ulterior omologării unui autobuz, sunt aduse modificări constructive, este necesar să fie efectuate noi măsurători de către un organism acreditat și să fie obținută o nouă omologare (reomologare).

Cu toate acestea, asocierea nu a depus odată cu oferta sa niciun document din care să rezulte că respectivele autobuze sunt conforme cu omologarea.

Mai mult, contrar afirmațiilor făcute de autoritatea contractantă, contestatoarea reține că în cuprinsul Anexei 1 a Directivei 2007/46/CE, denumită sugestiv „Lista completă de informații pentru omologarea CE de tip

a vehiculelor" sunt menționate informații clare despre unghiul de atac (pct. 2.4.2.4.1) și unghiul de degajare (pct. 2.4.2.5.) și se prevede ferm modalitatea de efectuare a măsurărilor, anexă care face parte integrantă din certificatul de omologare. Subliniază că toate punctele enumerate în cuprinsul anexei 1 a directivei fac parte din dosarul de omologare.

În final, petenta arată că prin afirmațiile sale din cuprinsul punctului de vedere potrivit cărora rutele de transport public din Municipiul Brașov și Zona Metropolitană Brașov ar putea fi parcurse și cu autobuze care au unghi de atac/degajare mai mic de 7°, autoritatea contractantă se dezice practic de propria cerință tehnică din documentația de atribuire.

Or, necesitățile/cerințele tehnice sunt stabilite de autoritatea contractantă în etapa de pregătire și planificare a procedurii de achiziție publică și sunt aduse la cunoștința operatorilor economici prin documentația de atribuire publicată în SEAP.

Dispozițiile legale din materia achizițiilor publice nu permit autorităților contractante să modifice cerințele stabilite de acestea în documentația de atribuire ulterior depunerii ofertelor, respectiv în etapa de contestare a rezultatului procedurii.

În concluzie, societatea contestatoare solicită Consiliului să respingă apărările formulate de către autoritatea contractantă ca fiind neîntemeiate și pe cale de consecință, admiterea contestației astfel cum a fost formulată.

..... a transmis recipisa de consemnare nr. /1, eliberată de CEC BANK Sucursala la data de 07.09.2023, din care rezultă consemnarea cauțiunii în valoare de 263.500,00 lei, pe seama și la dispoziția C.N.S.C., corespunzătoare dosarului nr. /2023. Astfel, Consiliul constată că a constituit cauțiunea în cuantumul și în termenul prevăzut la art. 61¹ din Legea nr. 101/2016.

Din înscrisurile aflate la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarea situație de fapt:

În calitate de autoritate contractantă, ... SA a inițiat o procedură de licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului, având ca obiect „Achiziționarea prin leasing financiar, a 15 autobuze folosite de 18 m lungime, cu tracțiune electrică/hibridă/diesel Euro 6, pentru transportul urban de calatori”, cod CPV 34121200-3 Autobuze articulate (Rev.2), prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. /15.07.2023.

Conform anunțului de participare și a documentației de atribuire, criteriul de atribuire este „Cel mai bun raport calitate – preț”, iar valoarea estimată a contractului, este de 13.162.500 lei fără TVA.

Procedând la analiza cauzei, Consiliul constată că aceasta vizează modalitatea de evaluare a autorității contractante, a ofertei și declararea acesteia drept câștigătoare.

Contestatoarea arată că oferta depusă de

..... nu respectă o serie de prevederi ale caietului de sarcini, Caietului de sarcini respectiv cele prevăzute la pct. 2.3.2. Dimensiuni funcționale ale vehiculelor (manevrabilitate), Unghiul de atac: min. 7°; Unghiul de degajare: min. 7°.

Contestatoarea invocă documentația tehnică a producătorului „*Descrierea tehnică a autobuzului ofertat Autobuz urban articulat Volvo BASC - 7900*”, din care rezultă caracteristicile tehnice ale produsului omologat, în speță acesta având valori de 6.1° pentru unghiul de atac și 6.0° pentru unghiul de degajare.

În analiza criticilor din contestație, Consiliul are în vedere considerentele exprimate pe larg de contestatoare, care fac parte din practica constantă a consiliului, conform cărora documentația de atribuire are caracter obligatoriu atât pentru autoritatea contractantă, cât și pentru ofertanți.

Astfel, în măsura în care documentația prevede acei doi parametri tehnici la un anumit nivel minim de înclinație, oferta trebuie să respecte respectivele specificații.

Consiliul reține că în ceea ce privește respectarea acestei specificații, autoritatea contractantă a emis solicitarea de clarificare nr. 11362/21.08.2023 cu următorul conținut: „1. în caietul de sarcini, la punctul 2.3.2. - Dimensiuni funcționale ale vehiculelor (manevrabilitatea) se solicită ca unghiul de atac și unghiul de degajare să fie de minim 7 grade. În propunerea tehnică [fișierul „1 propunere tehnică finală.pdf) **este asumată respectarea cerinței**, dar în „Descrierea tehnică a autobuzului ofertat autobuz urban articulat Volvo basic - 7900” (fișierul „5 certificat de conformitate și traducere ungaria.pdf) este specificat unghiul minim la sol: 6.1 grade și unghiul de teren spate: 6 grade. **Vă rugăm să ne indicați documentul/paragraful de unde rezultă respectarea cerinței de manevrabilitate a autobuzului, respectiv unghiul de atac și unghiul de degajare de minim 7grade.**”

Prin răspunsul la solicitarea de clarificări înregistrat sub nr. 11418/23.08.2023, asocierea arată următoarele:

„Ne menținem afirmația scrisă în propunerea tehnică, datele legate de unghiul de atac și unghiul de degajare din documentul „Descrierea tehnică a autobuzului ofertat Autobuz urban articulat Volvo BASC - 7900” **fiind conforme cu cerințele beneficiarului anterior al autobuzelor.**

Pentru autobuzele oferite, prin sistemul de diagnoză și programare al producătorului, unghiul de atac și de degajare a fost ajustat astfel încât să atingă cerințele minime ale caietului de sarcini, respectiv minim 7 grade, aceste unghiuri fiind variabile pentru vehiculele cu suspensie reglabilă pe înălțime.”

În urma acestui răspuns, autoritatea contractantă a considerat îndeplinită cerința, fără, însă, a mai solicita vreun document doveditor în acest sens. Astfel, ... SA susține că unghiurile de atac/degajare **reprezintă o caracteristică dinamică a autobuzelor moderne**, acest tip de vehicule fiind dotate cu sisteme de suspensie pneumatică (perne de aer) **ce permite modificarea în timpul operării a gârzii la sol și implicit a unghiurilor de atac /**

degajare în funcție de context (la oprirea în stații prin coborârea gârzii la sol pe partea ușilor de acces - îngenuncherea vehiculului, la trecerea peste denivelări, la urcarea / coborârea drumurilor cu înclinație ridicată etc). Prin urmare, cerințele de la punctul 2.3.2 din Caietul de sarcini trebuie interpretate ca fiind valori ale setării modului implicit de operare a vehiculului.

Consiliul reține ca valid doar în parte argumentul autorității contractante, fiind clar că aceste specificații reprezintă valori ale setării modului implicit de operare a vehiculului, din moment ce sunt incluse în cap. Dimensiuni **funcționale** ale vehiculelor (**manevrabilitate**).

Cu toate acestea, pentru a proba îndeplinirea parametrilor solicitați, trebuiau depuse de către ofertanta câștigătoare înscrisuri care să dovedească cele susținute în răspuns, respectiv că aceste autobuze au suferit modificări față de varianta standard pentru care există depusă documentația tehnică a producătorului „*Descrierea tehnică a autobuzului ofertat Autobuz urban articulat Volvo BASC - 7900*”, din care rezultă caracteristicile tehnice ale produsului omologat, în speță acesta având valori de 6.1° pentru unghiul de atac și 6.0° pentru unghiul de degajare.

Astfel, documentația tehnică a producătorului prevede alte dimensiuni față de cele prevăzute în ofertă, iar autoritatea contractantă, fără a se face vreo dovadă a celor susținute în răspuns, a acceptat declarațiile ofertantului.

Consiliul are în vedere că autobuzele sunt second-hand, deci din moment ce sunt oferite, ele trebuie identificate exact, iar caracteristicile tehnice, inclusiv cei doi parametri diferiți de documentația standard, trebuiau dovediți, ori din documentele depuse, nu rezultă că s-ar fi realizat vreo dovadă în acest sens.

Dimpotrivă, documentele depuse pentru autobuzele oferite fac trimitere la acești parametri în varianta lor standard, nereținându-se vreo modificare specială la solicitarea autorității anterioare.

Este evident că documentația producătorului se referă la **ACESTE** autobuze, și nu la cele aflate în producția sa curentă, din moment ce arată că acestea au fost puse în circulație în intervalul ianuarie 2015-februarie 2015 (pag. 11 din propunerea tehnică, rubrica Vechimea autobuzului), iar din certificatele de înmatriculare și cărțile de identitate rezultă că despre aceste autobuze se vorbește în actul emis de Volvo Ungaria, în varianta tradusă. Astfel, din conținutul documentului intitulat „*Descrierea tehnică a autobuzului ofertat Autobuz urban articulat Volvo BASC - 7900*” emis pentru autobuzele puse în circulație în intervalul ianuarie 2015-februarie 2015, respectiv pag. 12 din propunerea tehnică, rezultă că unghiul minim la sol (de atac) este de 6,1°, iar unghiul de teren spate (de degajare) de 6.0°, nerezultând vreo modificare constructivă specifică pentru conformare la cerințele beneficiarului anterior al autobuzelor.

În ceea ce privește apărarea subsidiară, referitoare la neîndeplinirea cerinței prevăzute la pct. 1.1. din Caietul de sarcini al Procedurii „*Conform reglementărilor în vigoare, autobuzele trebuie să fie conforme cu produsul omologat, să dețină un certificat de omologare valabil dintr-un stat membru al Uniunii Europene și care este valabil pentru omologarea în România, sau un certificat echivalent valabil pentru omologarea în România, în vederea înmatriculării pentru circulația pe drumurile publice din România, sau să fie*

deja omologate în România", în condițiile în care s-ar fi modificat cei doi parametri indicați față de varianta standard omologată, Consiliul reține că cei doi parametri sunt menționați în Anexa 1 a Directivei 2007/46/CE care cuprinde Lista completă de informații pentru omologarea CE de tip a vehiculelor:

„2.4.1.4.1. Unghi de atac (g10): grade

2.4.1.5.1. Unghi de degajare (g12): grade”.

Ceea ce nu poate reține, însă, Consiliul, este că modificarea în exploatare a acestor parametri conduce la obligația de reomologare a autobuzului.

În acest sens, Consiliul reține relevanța adresei nr. 14079/05.10.2023, emisă de către Registrul Auto Român, la solicitarea autorității contractante nr. 13849/05.10.2023:

„În cazul în care modificarea gârzii la sol nu este una permanentă, ea fiind admisă și facilitată încă din proiectare și construcție, vehiculul își păstrează caracteristicile prevăzute în documentația de omologare pentru condițiile normale de utilizare. **O astfel de modificare reprezintă doar o adaptare temporară, controlată electronic și prevăzută de producător pentru anumite situații particulare întâlnite în exploatare (facilitare acces pasageri, trecere la nivel cu calea ferată, pasaaje etc.), pentru care nu se impune necesitatea reomologării vehiculului.**

Unghiurile de atac și de degajare reprezintă în principiu parametri comerciali, având relevanță tehnică la omologare numai în scopul definirii vehiculelor de teren, situație în care **valorile trebuie furnizate de producător prin fișa de informații** al cărei model este prevăzut în Partea A a Anexei V la Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 privind cerințele de omologare de tip pentru masele și dimensiunile autovehiculelor și ale remorcilor acestora.

Registrul Auto Român (RAR), prin intermediul Laboratorului Încercări Vehicule și Componente de la RAR București-Voluntari, poate efectua măsurători în vederea determinării unghiurilor de atac și de degajare pentru autovehicule”.

Cu toate acestea, cerința prevăzută la pct. 1.1. din Caietul de sarcini se referă la ofertarea aceluiași model ca cel omologat, deci cel a cărui fișă de informații a fost folosită la omologare, ori fișa de informații, după cum rezultă din informațiile producătorului, nu oferă alte informații față de cele referitoare la valorile de 6.1° pentru unghiul de atac și 6.0° pentru unghiul de degajare, respectiv că autobuzele ar permite ca în exploatare, să atingă acești parametri de 7°.

Prin urmare, Consiliul reține că autoritatea contractantă a realizat o evaluare în contradicție cu documentele probante din dosar, acceptând ca relevantă o declarație a ofertantului nesuținută de documentele reprezentantului producătorului, respectiv Volvo Ungaria.

Având în vedere cele de mai sus, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite contestația formulată de către, în calitate de Lider al Asocierii formate din, în contradictoriu cu SA, în calitate de

autoritate contractantă, și va dispune reevaluarea ofertei depuse de, în conformitate cu prevederile documentației de atribuire și a celor precizate în prezenta decizie.

Măsurile dispuse vor fi aduse la îndeplinire într-un termen de 15 zile de la comunicarea prezentei.

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

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

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

CONSILIUL DECIDE:

În temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite contestația formulată de către, în calitate de Lider al Asocierii formate din, în contradictoriu cu SA, în calitate de autoritate contractantă, și va dispune reevaluarea ofertei depuse de, în conformitate cu prevederile documentației de atribuire și a celor precizate în prezenta decizie.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare pentru părțile cauzei, respectiv de la data luării la cunoștință de către alte persoane vătămate.

PREȘEDINTE,

.....
.....

MEMBRU,

.....
.....

MEMBRU,

.....
.....