CONSILIUL NAŢIONAL DE SOLUŢIONARE A CONTESTAŢIILOR

C.N.S.C.

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

În conformitate cu prevederile art. 12 alin. (1) şi ale art. 27 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile şi căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziţie publică, a contractelor sectoriale şi a contractelor de concesiune de lucrări şi concesiune de servicii, precum şi pentru organizarea şi funcţionarea Consiliului Naţional de Soluţionare a Contestaţiilor, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE
Nr. ....
Data: ...

Prin contestaţia nr. 03-615/14.03.2018, înregistrată la Consiliul Naţional de Soluţionare a Contestaţiilor sub nr. 10373/14.03.2018, depusă de către ..., cu sediul social în ..., având număr TVA 5250001906, cu sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură la Cab. Av. ... în ... formulată împotriva rezultatului procedurii de licitaţie deschisă online privind atribuirea contractului de furnizare având ca obiect „Achiziţie 400 autobuze urbane”, organizată de către ..., în calitate de entitate contractantă, cu sediul în ..., s-a solicitat:
- anularea adresei nr. DPA 295/19.02.2018, reprezentând comunicarea rezultatului procedurii,
- anularea deciziei prin care a fost declarată admisibilă şi câştigătoare oferta depusă de Asocierea ..., precum şi anularea tuturor actelor administrative emise de către entitatea contractantă care au stat la baza emiterii deciziei de declarare admisibilă şi câştigătoare a ofertei depusă de Asocierea ...
- anularea parţială a raportului procedurii, cu privire la punctajele acordate ofertelor depuse de ... şi de asocierea ofertantă declarată câştigătoare,
- anularea adresei nr. DPA 304.1/21.02.2018,
- anularea adresei nr. DPA 345.1/28.02.2018,
- anularea adresei nr. DPA 358.1/05.03.2018, reprezentând răspunsul la notificarea prealabilă a contestatoarei,
- reevaluarea ofertei ... şi a ofertei declarate câştigătoare şi declararea acesteia din urmă ca fiind inadmisibilă,
- în subsidiar, ca având un punctaj total inferior ofertei contestatoarei, cu consecinţa declarării ofertei .... ca fiind admisibilă şi câştigătoare.

Prin contestaţia înregistrată la Consiliul Naţional de Soluţionare a Contestaţiilor sub nr. 10415/14.03.2018, depusă de către ..., cu sediul în ..., având număr de înregistrare la Oficiul Registrului Comerţului ... şi

Cod Unic de Înregistrare ..., reprezentată convenţional prin SCA ... cu sediul în ... formulată împotriva procedurii de licitaţie deschisă online privind atribuirea contractului de furnizare având ca obiect „Achiziţie 400 autobuze urbane”, organizată de către ..., în calitate de entitate contractantă, cu sediul în ... s-a solicitat

I. anularea următoarelor acte:

- rezultatul final al procedurii de atribuire comunicat prin adresa nr. DPA 296.1 din 19.02.2018,
- raportul procedurii de atribuire nr. 248/19.02.2018 comunicat la data de 21.02.2018,
- răspunsul entităţii contractante nr. DPA 361.1/06.03.2018 la notificarea prealabilă a contestatoarei,

II. obligarea entităţii contractante la adoptarea următoarelor măsuri de remediere, cu consecinţa reluării procedurii de achiziţie şi declarării câştigătoare a ofertei ... după cum urmează:

- constatarea neconformităţii ofertelor depuse de către Asocierea ... şi ... în conformitate cu Metodologia de calcul şi evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor şi cu legislaţia naţională / europeană în materie, faţă de imposibilitatea dovedirii de către aceşti ofertanţi a cerinţelor impuse în documentaţia de atribuire,
- reevaluarea ofertei SC ... pentru factorul de evaluare „calitate”, cu consecinţa recalculării punctajului acelui/acelor subfactor/i pentru care aceasta nu a obţinut punctajul maxim şi/sau a fost depunctată în mod neîntemeiat ori încălcându-se principiul egalităţii de tratament,
- suspendarea procedurii de atribuire.

Prin adresa nr. 03-724/23.03.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 11966/23.03.2018, ... în calitate de operator economic participant la procedura de licitaţie deschisă online privind atribuirea contractului de furnizare având ca obiect „Achiziţie 400 autobuze urbane”, organizată de către ..., formulează cerere de intervenţie voluntară în care solicită:

- admiterea în parte a contestaţiei formulată de către SC ..., numai sub aspectul constatării neconformităţii ofertei depuse de ofertantul declarat câştigător şi a reevaluării punctajului acordat ofertantului declarat câştigător,
- respingerea contestaţiei sub aspectul constatării neconformităţii ofertei ... şi a recalculării punctajului ofertei, cu consecinţa scăderii acestuia astfel încât oferta depusă de contestatoare să fie declarată câştigătoare,
- respingerea contestaţiei sub aspectul reevaluării ofertei depuse de SC ....

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 12552/28.03.2018, ... cu sediul social în ... înregistrată la Registrul Firmelor cu nr. ... lider al Asocierii ..., reprezentată convenţional de ... cu sediul în ..., în calitate de operator economic declarat câştigător al procedurii de atribuire antemenţionată, în contradictoriu cu ... formulează cerere de intervenţie în care solicită:

- admiterea în principiu şi pe fond a cererii de intervenţie şi, pe cale de consecinţă, respingerea contestaţiei formulată de către ... ca neîntemeiată,
- în subsidiar, să se constate că oferta depusă de către ... este inacceptabilă şi neconformă, iar în măsura în care Consiliul va constata

motive de inadmisibilitate pentru toate ofertele depuse în procedură, să dispună obligarea entităţii contractante la anularea procedurii de atribuire.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 12556/28.03.2018..., cu sediul social în ..., înregistrată la Registrul Firmelor cu nr. ..., lider al Asocierii ..., reprezentată convenţional de Cab de Av. ..., cu sediul procesual ales la ..., în calitate de operator economic declarat câştigător al procedurii de atribuire antemenţionată, formulează cerere de intervenţie în care solicită:

- admiterea în principiu şi pe fond a cererii de intervenţie şi, pe cale de consecinţă respingerea contestaţiei formulată de către ... ca neîntemeiată şi nemotivată în ceea ce priveşte decizia de declarare a ofertei ... drept admisibilă şi câştigătoare,
- în subsidiar, să se constate că ofertele depuse de către ... şi de ...sunt inacceptabile şi neconforme, iar în măsura în care Consiliul va constata motive de inadmisibilitate pentru toate ofertele depuse în procedură, să dispună obligarea entităţii contractante la anularea procedurii de atribuire.

Contestaţiile şi cererile de intervenţie vor fi soluţionate împreună, având în vedere dispoziţiile art. 17 din Legea nr. 101/2016 și art. 66 alin. (1), art. 67 alin. (1) şi art. 123 alin. (1) C. proc. civ.

CONSILIUL NAŢIONAL DE SOLUŢIONARE A CONTESTAŢIILOR,
asupra cauzei de faţă, constată următoarele:

Prin contestaţia nr. 03-615/14.03.2018, înregistrată la Consiliul Naţional de Soluţionare a Contestaţiilor sub nr. 10373/14.03.2018, ... în calitate de ofertant la procedura de atribuire în cauză, critică decizia entităţii contractante conform căreia oferta sa este declarată admisibilă, însă s-a clasat pe locul 2, cu un punctaj total de 93,93 puncte, din care 43,93 puncte pentru factorul de evaluare „Calitate” şi 50 de puncte pentru factorul de evaluare „preţul ofertei” şi de asemenea, oferta declarată câștigătoare este cea prezentată de ... având un punctaj total de 94,06 puncte, din care 44,91 puncte pentru factorul de evaluare “Calitate” și 49,15 puncte pentru factorul de evaluare “Prețul ofertei”.

Contestatoarea menţionează că la data de 20.02.2018, a formulat, în temeiul dispozițiilor art. 228 alin. (2) lit. c) din Legea nr. 99/2016, o cerere prin care a solicitat să i se comunice algoritmul de calcul pentru oferta proprie și cea desemnată câștigătoare, caracteristicile și avantajele relative ale ofertei/ofertelor desemnate câștigătoare în raport cu oferta sa, precum și raportul procedurii.

Prin răspunsul nr. DPA 304.1/21.02.2018, entitatea contractantă i-a comunicat că punctajul pentru factorul de evaluare „Calitate” a fost calculat în baza propunerii tehnice, declarată de ofertantul câștigător ca fiind „integral confidențială”, în conținutul adresei invocându-se dispozițiile art. 70 alin. (1) și art. 232 alin. (6) din Legea nr. 99/2016.

La data de 27.02.2018, contestatoarea a reiterat solicitarea formulată în temeiul dispozițiilor art. 228 alin. (2) lit. c) din Legea nr. 99/2016, arătând în concret motivele pentru care răspunsul comunicat de entitatea contractantă prin adresa nr. DPA 304.1/21.02.2018 nu poate fi primit.

Prin răspunsul nr. DPA 345.1/28.02.2018, entitatea contractantă și-a menținut răspunsul anterior de a nu-i permite accesul la dosarul de achiziție.

La data de 28.02.2018, contestatoarea a depus la sediul entităţii contractante notificarea prealabilă, formulată în temeiul dispozițiilor art. 6 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, prin care a solicitat adoptarea de măsuri de remediere, conform celor dezvoltate pe larg în notificare.

Prin răspunsul nr. DPA 358.1/05.03.2018, entitatea contractantă i-a comunicat că nu va adopta măsurile de remediere solicitate.

1. Contestatoarea prezintă motive pentru care oferta declarată câștigătoare este inadmisibilă, sub aspectul neconformității.

Contestatoarea invocă prevederile art. 228 alin. (3) din Legea nr. 99/2016, conform cărora „Oferta admisibilă este oferta care nu este inacceptabilă, neconformă sau neadecvată”.

De asemenea, art. 228 alin. (5) din Legea nr. 99/2016 definește oferta neconformă ca fiind acea ofertă care „nu respectă documentele achiziției, a fost primită cu întârziere, prezintă semne de înțelegeri anticoncurențiale sau corupție sau a fost considerată de entitatea contractantă ca fiind anormal de scăzută”.

Contestatoarea arată că în prezenta cauză, oferta declarată câștigătoare este neconformă, întrucât nu respectă documentele achiziției.

În acest sens, contestatoarea a detaliat autorității contractante fiecare cerință din documentația de atribuire ce nu a fost îndeplinită de ofertantul declarat câștigător, solicitând remedierea situației create.

În cele de mai jos contestatoarea arată, în concret, cerințele din documentația de atribuire invocate și în fața entităţii contractante ce nu au fost îndeplinite de ofertantul declarat câștigător la data depunerii ofertei, respectiv 10.11.2017, precum și argumentele pentru care nu poate fi reținut răspunsul entităţii comunicat prin adresa nr. DPA 358.1/05.03.2018 și argumentele pentru care se impune admiterea prezentei contestații.

a. Nerespectarea cerinței privind dimensiunile generale constructive ale autobuzului.

Potrivit documentației de atribuire, în cap. 6.3. Dimensiuni generale constructive ale autobuzului,

- autobuzele din gama 10 m trebuie să aibă lungimea totală minim 9.400 mm-maxim 10.700 mm,

- autobuzele din gama 12 m trebuie să aibă lungimea totală 12.000 mm+/-350 mm,

- autobuzele din gama 18 m trebuie să aibă lungimea totală 18.000 mm+/-400 mm.

Față de aceste cerințe, ofertantul declarat câștigător a formulat mai multe solicitări de remediere, în sensul admiterii unei lungimi maxime pentru autobuzele din gama 10 m de 10,78 m, iar pentru autobuzele din gama 18 m de 18,75 m.

În motivarea acestei solicitări, Asocierea a precizat că autobuzele sale din gama 10 m au lungimea de 10,78 m, iar autobuzele sale din gama 18 m au lungimea de 18,75 m, neîncadrându-se în limitele maxime impuse de entitatea contractantă prin documentația de atribuire, acesta fiind motivul care împiedică Asocierea să participe la procedura de atribuire.

Întrucât entitatea contractantă a respins solicitarea Asocierii, aceasta din urmă a formulat contestație înregistrată pe rolul Consiliului (denumit în continuare CNSC), prin care a reiterat solicitările formulate în fața entităţii contractante.

Prin Decizia nr. ..., CNSC a respins *„solicitarea societăților contestatoare în referire la extinderea până la 10,78 m, respectiv 18,75 m a lungimii maxime admise pentru anumite categorii de autobuze, deoarece nu se pot accepta modificări doar pentru ca produsele pe care aceștia inten-ționează să le ofere să fie conforme din acest punct de vedere, astfel că o modificare în sensul dorit de aceștia ar profita doar autobuzelor fabricate de Otokar, nu și entității contractante, respectiv și a celorlalți operatori economici interesați de participarea la procedura de atribuire*" .

Prin aceeași decizie, CNSC a dispus obligarea autorității contractante să justifice din punct de vedere tehnic și funcțional toleranțele stabilite/dimensiunile maxime admise pentru fiecare din cele trei tipuri de autobuze, arătând că aceasta *„este liberă să introducă în caietul de sarcini cerințe adecvate scopului ei, în sensul indicării unei plaje a toleranțelor admise, cu consecința identificării raționale a alegerii acesteia, în conformitate cu dispozițiile art. 22 alin. 10 din HG nr. 394/2016*".

Prin măsura de remediere adoptată sub nr. DP 1508.1/02.11.2017 entitatea contractantă a menținut dimensiunile maxime a celor trei tipuri de autobuze solicitate prin caietul de sarcini prevăzute la secțiunea 6.3 Dimensiuni generale constructive ale autobuzului, argumentând din punct de vedere tehnic și funcțional, toleranțele stabilite/dimensiunile maxime admise.

În acest sens, entitatea contractantă a efectuat un studiu/verificare tehnică, bazat pe sistemul de monitorizare a flotei pentru identificarea condițiilor de exploatare care determină/limitează dimensiunea maximă a celor trei tipuri de autobuze, așa cum a fost nominalizată în documentația de atribuire, respectiv:

- pentru gama de autobuze de 10 m- o lungime maximă de 10,70 m,
- pentru gama de autobuze de 12 m – o lungime maximă de 12,35 m,
- pentru gama de autobuze de 18 m - o lungime maximă de 18,40 m.

Prin urmare, rezultă că:

- potrivit documentației de atribuire, autobuzele din gama de 10 m au lungimea maximă de 10,70 m, dar autobuzele ... au lungimea maximă de 10,78 m,
- potrivit documentației de atribuire, autobuzele din gama de 18 m au lungimea maximă de 18,40 m, dar autobuzele ... au lungimea maximă de 18,75 m.

Aceste aspecte rezultă, pe de-o parte, din solicitările de clarificări, notificările prealabile și contestațiile formulate de Asociere (aspecte reținute chiar de către CNSC în Decizia pronunțată), iar, pe de altă parte, din informațiile publicate pe site-ul membrilor Asocierii.

Prin răspunsul nr. DPA 358.1/05.03.2018, entitatea contractantă susține că oferta depusă de Asociere ar fi conformă cu cerințele caietului de sarcini de la capitolul 6.3.2, iar înscrisurile depuse de contestatoare,

reprezentând modelele de autobuze produse de Asociere, preluate de pe site-ul oficial al Asocierii, nu ar face dovada contrară.

Rezultă, așadar, că entitatea contractantă nu numai că nu a analizat înscrisurile depuse de contestatoare, dar nici măcar criticile invocate în susținerea notificării prealabile nu au fost analizate, transformând notificarea prealabilă într-o cale de atac ineficientă și lipsită de orice efecte.

Înscrisurile depuse de contestatoare, chiar aparținând mediului virtual, așa cum reține entitatea contractantă, au aceeași forță probantă ca orice înscris, făcând dovada faptului că Asocierea nu deține autobuze cu dimensiunile solicitate prin documentația de atribuire.

De vreme ce Asocierea a prezentat pe site-ul oficial al acesteia tipurile de autobuze pe care le produce, rezultă în mod evident că informațiile de pe site-ul oficial reprezintă o recunoaștere a faptului că doar acele tipuri de autobuze, la acele dimensiuni, sunt produse.

De altfel, această recunoaștere este întărită și de notificările prealabile și de contestațiile formulate de Asociere având ca obiect tocmai modificarea dimensiunilor din capitolul 6.3.2 din caietul de sarcini, însăși Asocierea recunoscând că nu produce astfel de autobuze cu dimensiunile maxim de 10,70 m (pentru autobuzele din gama de 10 m), respectiv de 18,40 m (pentru autobuzele din gama de 18 m), acesta fiind motivul care împiedică Asocierea să participe la procedura de atribuire.

Pe de altă parte, entitatea contractantă motivează conformitatea ofertei Asocierii și prin prisma faptului că societatea contestatoare nu ar fi indicat neconformitatea ofertei raportat la elementele din propunerea tehnică depusă de Asociere.

Or, contestatoarea nu putea indica concret elemente din propunerea tehnică a Asocierii, de vreme ce entitatea a negat de două ori dreptul său legal de a avea acces la dosarul de achiziție.

Prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea contractantă a analizat doar formal criticile contestatoarei, fără a verifica veridicitatea susținerilor sale prin analizarea și verificarea informațiilor din propunerea tehnică depusă de Asociere.

Întrucât entitatea contractantă nu a analizat criticile contestatoarei prin verificarea efectivă a propunerii tehnice depuse de Asociere, contestatoarea solicită Consiliului să analizeze prezenta contestație prin raportare la elementele propunerii tehnice depuse de Asociere.

În urma analizei propunerii tehnice a Asocierii se va constata că oferta depusă de Asociere vizează autobuze din gama de 10 m, respectiv 18 m, care nu întrunesc condițiile imperative stabilite de entitatea contractantă prin documentația de atribuire, în sensul lungimii maxime admise, astfel încât oferta nu respectă documentele achiziției, fiind neconformă, potrivit art. 228 alin. 5 din Legea nr. 99/2016.

b. Nerespectarea cerinței privind documentația de omologare a autobuzelor.

Potrivit secțiunii 1.1 din caietul de sarcini, *„ofertantul va prezenta copiile legalizate, conform cu originalul, ale documentației de omologare a autobuzului, din care să rezulte că: autobuzele ofertate vor fi omologate cu certificat de omologare de tip RAR sau omologat de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3. Dacă autobuzul este*

omologat doar de autoritățile competente din UE, omologarea de tip de către RAR a acestuia se va efectua de către ofertantul declarat câștigător, în termen de maxim 45 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala și pe riscul său. Aceasta reprezintă condiție pentru intrarea în vigoare a contractului. Aceste autobuze trebuie să fie omologate de către RAR în scopul obținerii cărții de identitate".

Prin solicitările comunicate entităţii contractante, iar ulterior prin contestațiile formulate în fața CNSC, Asocierea a solicitat modificarea acestei cerințe. În motivarea acestei solicitări, Asocierea a susținut că, pentru dotările specifice solicitate de entitatea contractantă prin documentația de atribuire, Asocierea nu deține documentație de omologare pentru lungimile maxime solicitate, urmând a obține omologările după producerea primului vehicul.

Prin punctul de vedere transmis de entitatea contractantă față de contestația formulată de Asociere, aceasta a solicitat respingerea contestației formulate de Asociere ca nefondată, întrucât *„potențialul ofertant Otokar Europe SAS, nu dispune de autobuze omologate CE de serie pentru lungimile maxime solicitate prin documentatia de atribuire, aspecte care îl fac să nu fie eligibil și să corespundă cerințelor din documentația de atribuire*".

Prin decizia nr. ..., CNSC a respins critica formulată de Asociere ca nefondată, arătând că, potrivit dispozițiilor art. 165 din Legea nr. 99/2016, precum și conform OG nr. 78/2000, *„coroborate cu obligațiile instituite de legislația privind omologarea vehiculelor rutiere și eliberarea cărții de identitate a acestora, în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România, reiese obligația ofertanților de a prezenta copii legalizate, conform cu originalul, ale documentației de omologare a autobuzului (ca vehicul de bază), omologarea vizând categoria M3, definite de legislația incidentă (Directiva 2007/46/CE) ca fiind categoria M-Autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul persoanelor și al bagajelor acestora."*

În plus, CNSC a reținut că Asocierea contestatoare *„nu probează în ce măsură ar fi necesară o nouă omologare a autobuzului, ca urmare a dotărilor suplimentare impuse de entitatea contractantă, prin indicarea vreunui act normativ pe care l-ar fi încălcat entitatea contractantă*".

Așadar, rezultă că Asocierea nu numai că nu deținea, la data depunerii ofertei, certificate de omologare de tip RAR, dar aceasta nu deținea, nici măcar certificat omologat de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3, pentru lungimile maxime solicitate.

Prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea contractantă susține că afirmațiile contestatoarei ar fi incorecte, Asocierea depunând documentele de omologare ale autobuzelor în conformitate cu cerințele documentației de atribuire, fără să se motiveze în concret această susținere.

Din nou, prin răspunsul formulat, entitatea contractantă nu a efectuat o analiză concretă a criticilor invocate de contestatoare, analizând doar în mod formal notificarea prealabilă și precizând fără alte detalii că Asocierea ar fi depus o ofertă conformă.

Raportat la elementele propunerii depuse de Asocierea, Consiliul urmează a constata că oferta depusă de Asociere este neconformă, aceasta nerespectând documentația de achiziție privind și cerința documentației de omologare a autobuzelor.

c. Nerespectarea cerinței privind deschiderea liberă a ușilor pentru călători.

Potrivit secțiunii 6.3.1 din caietul de sarcini, fiecare din autobuzele din gamele de 10 m, 12 m, 18 m trebuie să îndeplinească cerința de deschidere liberă a ușilor pentru călători de minim 1200 mm.

Oferta depusă de Asociere nu îndeplinește această cerință, aceasta arătând expres că *„deschiderea ușilor autobuzelor fabricate de ... este de 1200 mm, respectând cerința din caietul de sarcini, însă, pe interiorul ușilor sunt montate bare pentru sprijinul pasagerilor la urcare și la coborâre, iar distanța dintre barele de sprijin este de 1100 mm”* consecința fiind aceea că după instalarea barelor de sprijin deschiderea liberă a ușilor este de 1100 mm.

În acest context, Asocierea a solicitat modificarea cerinței, în sensul *„că deschiderea liberă a ușilor să fie de minim 1200 mm (exclusiv barele/mânerele de acces), iar ulterior montării mânerelor/barelor de acces, de minim 1100 mm (între barele de acces)”*.

Potrivit punctului de vedere comunicat de entitatea contractantă, aceasta precizează în mod expres că *„nu poate accepta existența unor obstacole care să micșoreze zona liberă de 1200 mm”*, invocând și faptul că *„pe piață există producători de autobuze care au deschiderea liberă a ușilor mai mare, și anume circa 1300 mm”*.

Prin Decizia nr. ..., CNSC a constatat caracterul nefondat al criticilor aduse specificației tehnice, arătând că entitatea contractantă a justificat alegerea specificației tehnice amintite prin argumente funcționale, tehnice, precum și rezultate din studiul de piață.

În motivarea soluției sale, CNSC a mai reținut că *„explicațiile oferite de contestator nu fac dovada că modificarea cerințelor tehnice, legată de deschiderea liberă a ușilor pentru călători permite achiziționarea unui produs care satisface necesitățile entității contractante, ci se limitează la a solicita aceste modificări doar pentru ca produsele, pe care intenționează să le ofere, să fie conforme din acest punct de vedere, astfel că o modificare în sensul dorit de acestea ar profita doar autobuzelor fabricate de Otokar, nu și entității contractante, respectiv și a celorlalți operatori economici interesați de participarea la procedura de atribuire”*.

Prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea contractantă susține că Asocierea a depus documente din care reiese că îndeplinește cerința din caietul de sarcini și că a prezentat documentații de omologare a celor trei tipuri de autobuz din una din țările membre ale UE.

La momentul analizei ofertei depuse de Asociere, entitatea contractantă avea obligația de a verifica veridicitatea documentelor respective, precum și certitudinea de îndeplinire a acestui criteriu. Simpla mențiune, într-o declarație a Asocierii, că va respecta cerința din documentația de atribuire privind deschidere liberă a ușilor pentru călători de minim 1200 mm nu atrage *de plano* îndeplinirea acestei cerințe din documentația de atribuire.

Aceasta cu atât mai mult cu cât cu câteva zile înainte de depunerea ofertei însăși Asocierea recunoștea că nu poate îndeplini acest criteriu.

Prin urmare, având în vedere că documentația de achiziție a impus ca autobuzele să aibă o deschidere liberă a ușilor pentru călători de minim 1200 mm, însă autobuzele Asocierii au o deschidere liberă a ușilor de minim 1100 mm, rezultă evident că oferta depusă de Asociere nu este conformă, aceasta nerespectând documentele achiziției.

d. Nerespectarea cerinței privind autorizarea RAR a atelierului service.

Potrivit secțiunii 2 - Cerințe tehnice eliminatorii, la pct. 32 din tabelul anexat este prevăzut că ofertantul trebuie să depună *„angajamentul ferm că dispune de personalul și dotarea tehnică necesare asigurării asistenței tehnice în garanție și service-ului în perioada de garanție a autovehiculelor. Se va prezenta atelierul de service care trebuie să fie în aria administrativ-teritorială a Municipiului București-Ilfov. La ofertare se va prezenta autorizarea RAR a atelierului service*".

Având în vedere obiectul procedurii de atribuire, respectiv *„achiziționarea de către Municipiul București a unui număr de 400 de autobuze urbane, omologate de către autoritățile competente din statele membre ale UE, în categoria M3*", rezultă evident că și atelierul service trebuie să fie autorizat RAR pentru repararea autobuzelor din categoria M3.

Potrivit informațiilor furnizate de site-ul RAR, atelierul service al Asocierii, ... SRL este autorizat de RAR doar pentru prestarea activității de reparații a vehiculelor rutiere, din categoria M1.

Potrivit Directivei 2007/46/CE, categoria M1 înseamnă „Vehicule proiectate și construite pentru transportul pasagerilor, care au cel mult opt locuri pe scaune, în afara scaunului conducătorului auto".

Potrivit aceleași Directive și așa cum a reținut și CNSC, categoria M3 înseamnă *„Vehicule proiectate și construite pentru transportul pasagerilor, cu mai mult de opt locuri pe scaune în afara scaunului conducătorului auto și cu o masă maximă mai mare de 5 tone*".

Rezultă, așadar, că cele două categorii de vehicule diferă în mod fundamental, fiecare având propriile specificații tehnice.

Prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea contractantă susține că potrivit propunerii tehnice a Asocierii, ar fi fost prezentată autorizația tehnică emisă de RAR nr. 19558/17.02.2017, considerând că ofertantul ar fi îndeplinit această cerință din caietul de sarcini.

Cu toate că entitatea contractantă a indicat o pretinsă autorizație tehnică emisă de RAR la 17.02.2017, aceasta nu precizează dacă autorizația a fost emisă pentru efectuarea de activități de reparații vehicule din categoria M3, așa cum era cerința din caietul de sarcini.

Pe de altă parte, potrivit informațiilor de pe site-ul oficial al RAR, la data de 20.02.2018, deci la peste un an de la data emiterii pretinsei autorizări, ... SRL era autorizat de RAR doar pentru prestarea activității de reparații a vehiculelor rutiere, din categoria M1, iar nu și pentru M3, așa cum cerea documentația de atribuire.

Având în vedere că atelierul service al Asocierii nu era autorizat RAR la data depunerii ofertei pentru efectuarea de activități de reparații

vehicule din categoria M3, rezultă că oferta Asocierii nu respectă documentele achiziției, fiind neconformă.

De asemenea, Asocierea nu dispunea, la data depunerii ofertei, de personalul și dotarea tehnică necesară asigurării asistenței tehnice în garanție și service-ului în perioada de garanție a autovehiculelor M3.

Față de această critică entitatea contractantă nu a mai formulat niciun punct de vedere.

Contestatoarea depune anexat, în acest sens, planșe foto, din care rezultă că atelierul service prezentat de Asociere nu dispune de personalul și dotarea tehnică necesară asigurării asistenței tehnice în garanție și service-ului în perioada de garanție a autovehiculelor M3, acesta fiind, în realitate, un spațiu extrem de mic în care nu încape nici măcar un autobuz.

Așa cum rezultă din înscrisurile atașate prezentei, spațiul aferent activității de service nu oferă posibilitatea efectuării lucrărilor de mentenanță planificată și reparații curente pentru vehicule din categoria M3 (autobuze) ca urmare a următoarelor deficiențe ale spațiului necesar inspecțiilor/reparațiilor de autobuze:

- lățimea ușilor de acces în interiorul clădirii service este sub 2600 mm, în condițiile în care lățimea unui autobuz urban (fără a măsura deschiderea oglinzilor) este de 2550 mm. Prin urmare, este imposibilă introducerea autobuzului în interiorul service-ului.

- imposibilitatea accesului cu un autobuz de 12 m din Șoseaua Odăi pe singura ușă de acces;

- în interiorul halei service nu există canale de vizitare și implicit nu sunt cricuri pentru suspendarea autobuzelor; elevatoarele au o capacitate de ridicare de max. 3500 kg și nicidecum de aprox. 11.000 Kg, cum trebuie să fie cele pentru autobuze;

- nu se pot identifica echipamente service destinate inspecțiilor finale după efectuarea reparației autobuzelor; lipsesc standul de frână și standul de jocuri ale sistemului de direcție aferente clasei de vehicule M3;

- cuptorul de vopsitorie nu permite accesul unui vehicul din categoria M3;

-subdimensionarea halei de service pentru cerințele entităţii contractante privind "manopera de întreținere planificată, revizii tehnice și reparații defecte tehnice pentru 400 autobuze".

e. Nerespectarea cerinței privind materialele utilizate prevăzute de Secțiunea 6.2 din caietul de sarcini.

Potrivit Secțiunii 6.2 din caietul de sarcini, „*materialele utilizate se vor încadra în reglementările în vigoare în România și Uniunea Europeană privind comportarea la flacără și foc, cu degajarea redusă de fum, gaze toxice și/sau corozive, fiind realizate din componente care nu sunt interzise prin reglementările în vigoare (ex. interzise sunt cele din azbest, cadmiu, metale grele, compuși halogenați etc). Pentru principalele materiale utilizate la amenajarea interioară a salonului de călători, a cabinei de conducere și a instalației electrice (cablaje) se vor prezenta buletine de încercări emise de laboratoare autorizate UE sau laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare din România, privind comportarea acestora la flacără și foc, degajările de fum, compuși halogenați, gaze toxice. Ofertantul va prezenta documente privind neutilizarea*

componentelor interzise pentru mijloacele de transport public. Acestea trebuie să fie prezentate la ofertă în copie xerox și traducere în limba română".

Conform susținerilor Asocierii, „*în scopul conformării cu cerințele din caietul de sarcini, asocierea în cauză poate, în baza acordului entității contractante, să modifice materialele care sunt de regulă folosite la procedurea autobuzelor, această modificare putând apărea după începerea procesului de producere a autobuzelor, deci după încheierea contractului. Astfel, este lipsit de relevanță ca ofertantul să prezinte la acest moment certificările solicitate*". În acest context, Asocierea a solicitat CNSC, prin contestația formulată, să modifice cerința astfel încât certificările să poată fi depuse după încheierea contractului.

Prin Decizia CNSC, au fost respinse ca inadmisibile aceste critici, cu motivarea că aceste critici nu se regăsesc și în cuprinsul notificării prealabile din data de 28.08.2017.

Prin urmare, potrivit documentației de atribuire, ofertantul era obligat să depună documentația privind neutilizarea componentelor interzise pentru mijloacele de transport public odată cu depunerea ofertei, respectiv până cel mai târziu la data de 10.11.2017, ora 16:00, iar nu ulterior, până la încheierea contractului de achiziție.

În plus, Asocierea nu respectă nici cerințele prevăzute la secțiunea 6.2 privind materialele, invocând că nu există norme europene aplicabile în cazul autobuzelor din clasa M3, apreciind că aceste cerințe nu pot fi valide.

Prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea contractantă susține că Asocierea a prezentat în cadrul propunerii tehnice toate documentele solicitate în caietul de sarcini la cap. 6.2 Materiale.

Simpla declarație a Asocierii că va îndeplini anumite cerințe din documentația de atribuire nu este suficientă, entitatea contractantă având obligația de a verifica veridicitatea declarațiilor Asocierii, precum și certitudinea îndeplinirii cerinței din documentația de atribuire.

Având în vedere că ofertantul declarat câștigător nu și-a îndeplinit obligațiile cu privire la depunerea documentației solicitate prin caietul de sarcini și nici nu a îndeplinit obligațiile privind materialele utilizate, rezultă că oferta acestuia nu respectă documentația de atribuire, fiind neconformă.

f. Nerespectarea cerinței prevăzute de secțiunea 3.2 din caietul de sarcini-Condiții mecanice

Potrivit secțiunii 3.2 din caietul de sarcini, Condiții mecanice, ofertantul trebuie să îndeplinească normele europene pentru autobuze (CEE ONU R 66) în ceea ce privește șocurile și vibrațiile și normelor europene pentru autobuze (CEE ONU R 51) cu privire la nivelul de zgomot.

Ofertantul declarat câștigător nu respectă această cerință a documentației de achiziție, invocând că normele CEE ONU R66 nu se aplică autobuzelor din clasa M3, oferta depusă de acesta nefiind, astfel, conformă.

Cu toate acestea, prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea contractantă susține că afirmația contestatoarei ar fi incorectă, fără a arăta în concret motivele pentru care critica contestatoarei este neîntemeiată.

Prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea contractantă nu răspunde în concret criticilor formulate de contestatoare, efectuând doar o

analiză formală a notificării prealabile și persistând în conduita sa de a nu indica elementele din ofertă care atestă conformitatea acesteia cu documentația de atribuire, lipsind de orice efecte remediul pe care contestatoarea îl avea la dispoziție.

Față de cele ce preced, contestatoarea apreciază că se impune declararea ca neconformă a ofertei depuse de Asociere, respingerea acesteia ca inadmisibilă și declararea ofertei ... ca fiind câștigătoare, având în vedere că oferta sa este admisibilă și în prezent, este clasată pe locul 2.

În susţinerea solicitării contestatoarei de reevaluare a ofertei sale și a ofertei declarate câștigătoare și declararea ofertei depuse de Asociere ca având un punctaj total inferior ofertei sale, cu consecința declarării ofertei ... ca fiind admisibilă și câștigătoare, contestatoarea precizează că potrivit adresei nr. 295.1/19.02.2018, a obținut un punctaj total de 93,93, compus din 50 de puncte (punctajul maxim) acordate pentru factorul de evaluare „Prețul ofertei” și 43,93 puncte pentru factorul de evaluare „Calitate”.

Potrivit aceleiași adrese, oferta declarată câștigătoare a obținut un punctaj total de 94,06 puncte, din care 44,91 puncte pentru factorul de evaluare „Calitate” și 49,15 puncte pentru factorul de evaluare „Prețul ofertei”.

Având în vedere că autoarea contestaţiei a obținut punctajul maxim pentru factorul de evaluare „Prețul ofertei”, rezultând fără echivoc acest aspect și din informațiile furnizate de entitatea contractantă, diferențele extrem de mici dintre punctele obținute de ... și punctele ofertei declarate câștigătoare au rezultat din modalitatea de calcul a factorului de evaluare „Calitate”.

În acest sens, în situația în care Consiliul respinge argumentele invocate în cele ce preced și apreciază că oferta depusă de Asociere ar fi conformă, contestatoarea solicită reevaluarea ofertei sale și a ofertei declarate câștigătoare, cu consecința modificării punctajului acordat acesteia, în sensul măririi acestuia și declarării ofertei sale ca admisibilă și câștigătoare, având în vedere cele de mai jos.

Potrivit Metodologiei de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor, pentru factorul de evaluare „Calitate” entitatea contractantă a avut în vedere 14 criterii, pentru fiecare criteriu acordându-se un anumit punctaj, în funcție de anumite informații sau declarații.

Având în vedere diferența de numai 0,13 puncte dintre oferta contestatoarei și oferta declarată câștigătoare, autoarea contestaţiei a solicitat să i se pună la dispoziție modalitatea de calcul a punctajelor acordate, raportat la cele 14 criterii din Metodologia de calcul și evaluare.

Contestatoarea susţine că nu a solicitat nici prezentarea unor secrete comerciale și nici a unor informații protejate de dreptul de proprietate intelectuală, pentru a i se opune caracterul confidențial al acestora.

Potrivit art. 1¹ lit. d) din Legea nr. 11/1991, secretul comercial este definit ca fiind *„orice informație care, total sau parțial, nu este în general cunoscută sau nu este ușor accesibilă persoanelor din mediul care se ocupă în mod obișnuit cu acest gen de informație și care dobândește o valoare comercială prin faptul că este secretă, pentru care deținătorul legitim a luat măsuri rezonabile ținând seama de circumstanțe, pentru a fi*

menținută în regim de secret; protecția secretului comercial operează atât timp cât condițiile enunțate anterior sunt îndeplinite în mod cumulativ".

Informațiile solicitate de contestatoare, respectiv raportul dintre puterea instalată/masa maximă autorizată (criteriul nr. 1 din factorul de evaluare „Calitate") sau dintre puterea maximă motor raportată la capacitatea cilindrică a motorului (criteriul nr. 2 din factorul de evaluare „Calitate") - nu reprezintă secrete comerciale.

Parte din informațiile prezentate de Asociere sunt publice, fie prin postarea pe site-ul membrilor Asocierii, fie prin solicitarea informațiilor de la diverse autorități competente.

Mai mult, contestatoarea nu a solicitat să i se comunice lista clienți, cote de piață sau orice alte informații care privesc desfășurarea relațiilor de afaceri ale Asocierii, ci doar elementele de comparație ale celor două oferte depuse.

Aceste informații sunt imperios necesare în vederea comparării punctajelor acordate și a verificării calculelor matematice, în vederea eliminării/îndreptării unor erori de calcul sau de apreciere.

Prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea contractantă invocă din nou dispozițiile art. 70 alin. (1) din Legea nr. 99/2016, susținând, totuși, că ulterior finalizării procedurii de atribuire, toate declarațiile depuse de Asociere, însoțite de documentele justificative, vor constitui anexe la contractul sectorial de furnizare.

Așadar, în prezenta etapă, contestatoarei, în calitate de ofertant clasat pe locul 2 în prezenta procedură de atribuire, nu i se acordă accesul la dosarul de achiziție, invocându-se caracterul confidențial al informațiilor depuse de Asociere, însă, ulterior încheierii contractului sectorial de furnizare, orice persoană interesată, în temeiul dispozițiilor art. 11¹ din Legea nr. 544/2001, poate avea acces la contractul sectorial, inclusiv la anexele acestuia.

În mod evident că un astfel de argument reprezintă un paradox și o încălcare gravă la dreptul la apărare, precum și o încălcare a principiilor care guvernează procedura de atribuire, așa cum sunt reglementate de art. 2 alin. (2) din Legea nr. 99/2016.

Conform susținerilor Asocierii în cadrul derulării procedurii de atribuire, la factorul de evaluare „Calitate" criteriul nr. 10 vizând capacitatea de transport, aceasta a solicitat calcularea numărului total de călători pentru 8 călători/mp, iar nu 6,5 călători/mp, așa cum este precizat în caietul de sarcini.

În aceste condiții, având în vedere diferența extrem de mică dintre punctajele acordate celor două oferte, contestatoarea apreciază că este îndreptățită la aflarea modului de determinare a punctajelor acordate celor 14 criterii, inclusiv asupra criteriului nr. 10, indicat mai sus.

Cu privire la criteriul nr. 11 din factorul de evaluare "Calitate", privind capabilitatea ofertantului de livrare în primul an de contract cea mai mare (dar nu mai mult de 40 de unități livrate lunar), exprimată în număr de autobuze disponibile pentru livrare în primul an de contract (de la semnarea contractului), contestatoarea a solicitat să i se comunice punctajul acordat și modalitatea de calcul.

Faptul că autoarea contestaţiei cunoaște numărul de autobuze pe care ofertantul declarat câștigător îl va livra în primul an, nu afectează relațiile de afaceri ale acestuia și nici nu reprezintă secret comercial, fiind o informație publică.

Mai mult, această informație va fi prevăzută și în contractul de furnizare de produse ce urmează a se încheia între entitatea contractantă și ofertantul declarat câștigător.

Potrivit art. 11¹ din Legea nr. 544/2001, *„Orice autoritate contractantă, astfel cum este definită prin lege, are obligația să pună la dispoziția persoanei fizice sau juridice interesate, în condițiile prevăzute la art. 7, contractele de achiziții publice”.*

Criteriile nr. 12 și 13 reprezintă, în realitate, declarații pe proprie răspundere a Asocierii cu privire la îndeplinirea unor obligații, astfel încât nu pot fi încadrate în categoria informațiilor confidențiale.

În ceea ce privește criteriul nr. 14 referitor la criteriul social, contestatoarea a solicitat să i se comunice modalitatea de punctare a acestui criteriu, având în vedere că punctajul maxim este acordat ofertantului care se obligă să angajeze cel mai mare număr de personal beneficiar al intervențiilor specific în regiunea de dezvoltare București-Ilfov.

În acest sens, pentru acordarea punctajului, entitatea contractantă urma să verifice, pe lângă declarația pe proprie răspundere a ofertantului că va angaja aceste persoane defavorizate, certificatele prezentate pentru fiecare dintre persoanele indicate în angajamentul ferm din care să rezulte participarea acestora la măsurile specifice adresate grupului de persoane defavorizate/vulnerabile, precum şi acceptul scris al persoanelor respective.

Simpla mențiune în angajamentul ferm că ofertantul va angaja un anumit număr de persoane defavorizate nu este suficient, entitatea contractantă fiind obligată să verifice veridicitatea acestor informații și a înscrisurilor depuse.

Aceasta deoarece punctajul maxim este acordat acelui ofertant care va indica cel mai mare număr de personal angajat, fiind evident necesară efectuarea verificărilor de către entitate.

Reevaluând oferta Asocierii, sub aspectul verificării certificatelor obținute de persoanele indicate, precum și a identității persoanelor indicate, Consiliul va constata că oferta contestatoarei a indicat cel mai mare număr de persoane vulnerabile ce urmează a fi angajat, depunând, în acest sens, înscrisuri doveditoare ce pot fi ușor verificate.

Potrivit art. 228 alin. (2) lit. c) din Legea nr. 99/2016, *„În cadrul comunicării privind rezultatul procedurii prevăzute la alin. (1), entitatea contractantă are obligația de a cuprinde: fiecărui ofertant care a depus o ofertă admisibilă, dar care nu a fost declarată câștigătoare, caracteristicile și avantajele relative ale ofertei/ofertelor desemnate câștigătoare în raport cu oferta sa, numele ofertantului căruia urmează să i se atribuie contractul sectorial sau, după caz, ale ofertantului/ofertanților cu care urmează să se încheie un acord-cadru”.*

Prin urmare, precizarea informațiilor solicitate de contestatoare, prin adresa nr. DPA 304.1/21.02.2018, era obligatorie, având în vedere dispozițiile legale mai sus citate.

Cu toate acestea, nici prin răspunsul la notificarea prealabilă entitatea contractantă nu arată în concret modalitatea de acordare a punctajului pentru factorul „Calitate”, pentru a putea compara oferta Asocierii cu oferta depusă de contestatoare, lăsând fără efecte juridice calea prevăzută de legiuitor pentru repararea vătămării cauzate printr-un act al autorității.

Reevaluându-se oferta Asocierii, se va constata că punctajul acordat acesteia nu este cel corect, urmând a fi corectat și a se constata că oferta ... deține un punctaj total mai mare, urmând a fi declarată câștigătoare.

Contestatoarea prezintă următoarele aspecte, care constituie critici privind acordarea punctajului aferent celor 14 factori de evaluare calitate + prețul ofertei și aplicarea criteriului de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț”, conform „Metodologiei de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor”:

Conform art. 209 din Legea nr. 99/2016, cel mai bun raport calitate-preț se determină pe baza unor factori de evaluare care includ aspecte calitative, de mediu și/sau sociale, în legătură cu obiectul contractului de achiziție publică.

Factorii de evaluare pot viza, printre altele:

a) calitatea, inclusiv avantajele tehnice, caracteristicile funcționale, accesibilitatea, conceptul de proiectare pentru toți utilizatorii, caracteristicile sociale, de mediu și inovatoare și comercializarea și condițiile acesteia;

b) organizarea, calificarea și experiența personalului desemnat pentru executarea contractului, în cazul în care calitatea personalului desemnat poate să aibă un impact semnificativ asupra nivelului calitativ de executare a contractului; sau

c) serviciile post-vânzare, asistența tehnică și condițiile de livrare, cum ar fi data livrării, procesul de livrare și termenul de livrare sau de finalizare, angajamentele în ceea ce privește piesele și securitatea aprovizionării.

Conform „Metodologiei de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor”, factorii de evaluare sunt:

1. Puterea specifică instalată pentru tracțiune (kw/tonă) (factor de maxim) (pe baza fișei tehnice din care să rezulte puterea instalată maximă în kw și masa maximă autorizată a vehiculului ofertat)– 3,5 puncte
2. Puterea cilindrică (kw/litri) (factor de maxim) (pe baza fișei tehnice din care să rezulte puterea maximă a motorului și capacitatea cilindrică a acestuia pentru vehiculul ofertat) – 3,5 puncte
3. Consumul mediu de carburant (litri/100 km) (factor de minim) (conform fișei de testare SORT 1 realizate în laboratoarele acreditate recunoscute în UE)– 8,5 puncte
4. Nivel de zgomot măsurat în exterior, în mers și în staționare (factor de minim) (pe baza buletinelor de încercări eliberate de laboratoarele acreditate recunoscute în UE) – 2,5 puncte
5. Nivel de zgomot măsurat în interior, în mers și în staționare (factor de minim) (pe baza buletinelor de încercări eliberate de laboratoarele acreditate recunoscute în UE) – 2,5 puncte

6. Raport dintre masa utilă și masa proprie (factor de maxim) (pe baza fișei tehnice din care să rezulte masa utilă și masa proprie a vehiculului ofertat) – 2,5 puncte

7. Suprafața vitrată pentru ventilație naturală (mp) (factor de maxim) (pe baza fișei tehnice din care să rezulte suprafața vitrată pentru ventilație naturală a vehiculului ofertat) – 1 punct

8. Confort termic al pasagerilor, eficiența sistemului de încălzire pe timp de iarnă (factor de maxim) (pe baza fișei tehnice a echipamentului de încălzire pentru vehiculul ofertat) – 2,5 puncte

9. Confort termic salon pasageri și post conducere (kw) (factor de maxim) (pe baza fișei tehnice a echipamentului de aer condiționat pentru vehiculul ofertat) – 2,5 puncte

10. Capacitatea de transport – numărul total de călători, calculat pentru 6,5 călători/mp (pe baza fișei de calcul pentru numărul total de călători, calculat pentru 6,5 călători/mp) – 2,5 puncte

11. Capabilitate de livrare în primul an de contract (pe baza angajamentului ferm prezentat de ofertant la ofertă) – 5 puncte

12. Număr ore manoperă necesare pentru activitățile de întreținere și reparații (se va completa de către ofertant, cu asumarea răspunderii, tabelul cu timpii de manoperă aferente operațiilor de întreținere și reparații)– 5 puncte;

13. Coeficientul de disponibilitate peste 95% (pe baza angajamentului ferm prezentat de ofertant la ofertă) - 3,5 puncte.

14. Criteriul factor social (personal angajat, beneficiar al intervențiilor specifice în regiunea de dezvoltare București-Ilfov = persoane ce vor fi angajate din grupurile defavorizate/vulnerabile, care au beneficiat de măsurile specifice) (pe baza angajamentului ferm prin care se va menționa numărul de persoane ce vor fi angajate în vederea derulării contractului și documentele emise de autorități din care să rezulte că au beneficiat de intervențiile specifice în regiunea de dezvoltare București-Ilfov) – 5 puncte

Conform factorilor de evaluare și modalitatea de acordare a punctajelor, rezultă evident că ultimii patru factori sunt punctați pe baza declarațiilor ofertanților.

Totuși, conform art. 211 alin. (3) din Legea nr. 99/2006, atunci când consideră necesar, entitatea contractantă verifică exactitatea informațiilor și dovezilor furnizate de ofertanți. Având în vedere că, potrivit art. 211 alin. (2) din Legea nr. 99/2016, factorii de evaluare trebuie să asigure o concurență reală între operatorii economici și să fie însoțiți de prevederi care să permită verificarea efectivă a informațiilor furnizate de către ofertanți, rezultă evident obligația entităţii contractante de a verifica nu numai infor-mațiile furnizate de ofertanți, ci și conformitatea acestora cu realitatea.

Așa cum rezultă din raportul procedurii, celor trei ofertanți le-au fost solicitate numeroase clarificări la propunerile tehnice și factorii de evaluare, iar punctajele aferente factorului de evaluare „Calitate” pentru fiecare ofertă în parte se regăsesc în Anexa A – ..., Anexa B – un terț ofertant, Anexa C- Asocierea, precum și în Centralizatorul – Fișa de punctaj ce face parte din procesul-verbal nr. 9/17.01.2018.

Contestatoarea nu este în posesia acestui proces-verbal cu anexele sale, astfel încât solicită anularea parțială a raportului procedurii, cu privire la punctajele acordate ofertei sale, a celei depuse de asocierea ofertantă declarată câștigătoare, precum și reevaluarea ofertei sale și a ofertei declarate câștigătoare și declararea ofertei depuse de Asociere în principal ca fiind inadmisibilă, iar în subsidiar ca având un punctaj total inferior ofertei contestatoarei, cu consecința declarării ofertei ... ca fiind admisibilă și câștigătoare.

În ceea ce priveşte accesul la documentele dosarului, contestatoarea apreciază că articolele invocate de autoritatea contractantă în susținerea caracterului confidențial al ofertei depuse de Asociere nu pot fi reținute, dispozițiile art. 19 alin. (1) din Legea nr. 101/2006 prevăzând în mod expres că numai în situația în care informațiile solicitate privesc secrete tehnice şi/sau comerciale, stabilite conform legii, iar dezvăluirea acestora ar prejudicia interesele legitime ale operatorilor economici, în special în ceea ce priveşte secretul comercial şi proprietatea intelectuală nu pot fi puse la dispoziția părților.

Așa cum rezultă din ultima teză a art. 19 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, caracterul confidențial trebuie demonstrat prin orice mijloace de probă, acesta neprezumându-se, iar simpla mențiune pe documentele de achiziție publică a caracterului confidențial nu este suficientă pentru a înlătura dreptul părții vătămate de la accesul la dosarul de achiziție.

Prin urmare, legiuitorul a prevăzut expres obligația participantului la procedura de atribuire de a dovedi caracterul confidențial al informațiilor, simpla precizare a confidențialității nefiind suficientă.

De asemenea, potrivit art. 18 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, "Autoritatea contractantă are obligaţia de a transmite Consiliului, în termenul prevăzut la alin. (1) [5 zile], o copie a dosarului achiziţiei publice, achiziţiei sectoriale sau al concesiunii, precum şi dovada înaintării punctului de vedere către contestator şi orice documente considerate edificatoare, cu excepţia anunţurilor de participare publicate în SEAP şi a documentaţiei de atribuire, atunci când aceasta este disponibilă şi poate fi descărcată direct din SEAP".

În final, în cadrul probei cu înscrisuri, contestatoarea solicită emiterea unei adrese către RAR prin care această autoritate să comunice dacă:

- la data de 10.11.2017, atelierul service ... SRL era autorizat pentru efectuarea de activități de reparații vehicule din categoria M3,

- la data de 10.11.2017, Asocierea deținea certificate de omologare pentru autobuzele urbane ofertate din gama de 10 m cu o lungime de maxim 10700 mm, din gama de 12 m cu o lungime de maxim 12.350 mm și din gama de18 m cu o lungime de maxim 18.400 mm, conform documentației de atribuire,

- autorizația tehnică emisă de RAR nr. 19558/17.02.2017 reprezintă autorizarea ... SRL pentru efectuarea de activități de reparații vehicule din categoria M3,

- în raportul de audit se menționează dacă ... SRL deține personalul și dotarea necesare pentru prestarea de activități pentru vehicule din categoria M3.

De asemenea, contestatoarea solicită efectuarea unei cercetări la fața locului, cu cooptarea unui expert auditor R.A.R., respectiv la adresa din Șos. Odăi, nr. 93-101, hală și platformă, Sectorul 1, București (locul unde este situat ... SRL) în temeiul art. 345 și urm. NCPC. Obiectivul cercetării este verificarea întrunirii cerințelor stabilite prin documentația de atribuire.

Cercetarea la fața locului este necesară lămuririi cauzei, întrucât, așa cum rezultă din înscrisurile depuse de contestatoare, atelierul service nu dispune de dotarea și personalul necesare asigurării serviciilor de reparații pentru vehiculele din categoria M3. Aceste elemente sunt esențiale ofertei depuse de Asociere, orice neconcordanță conducând la declararea ofertei ca neconformă și, deci, inadmisibilă.

Prin contestaţia înregistrată la Consiliul Naţional de Soluţionare a Contestaţiilor sub nr. 10415/14.03.2018, ... SRL în calitate de operator economic participant la procedura de atribuire în cauză, critică decizia entităţii contractante conform căreia oferta sa este declarată admisibilă, însă s-a clasat pe locul 3, cu un punctaj total de 93,52 puncte, din care 47,57 puncte pentru factorul de evaluare „Calitate” şi 45,95 de puncte pentru factorul de evaluare „preţul ofertei” şi de asemenea, oferta declarată câștigătoare este cea prezentată de Asocierea ...având un punctaj total de 94,06 puncte, din care 44,91 puncte pentru factorul de evaluare "Calitate" și 49,15 puncte pentru factorul de evaluare "Prețul ofertei".

Împotriva rezultatului final al procedurii de atribuire comunicat prin adresa nr. DPA 296.1 din 19.02.2018 şi a raportului procedurii de atribuire nr. 248/19.02.2018 comunicat la 21.02.2018, contestatoarea a formulat notificarea prealabilă înregistrată la PMB cu nr. 346/01.03.2018 prin care a solicitat revocarea acestor acte şi adoptarea măsurilor de remediere prezentate în petitul prezentei contestaţii.

Prin răspunsul la notificarea prealabilă comunicat de către autoritatea contractantă prin adresa nr. DPA 361.1/06.03.2018, aceasta a respins solicitările contestatoarei, concluzionând că nu va adopta măsurile de remediere cerute, fără însă a argumenta motivele respingerii raportat la conţinutul notificării.

Contestatoarea precizează că după comunicarea rezultatului final al procedurii de atribuire prin adresa nr. DPA 296.1 din 19.02.2018, contestatoarea a formulat cerere de studiu a dosarului achizitiei publice, în temeiul art. 217 alin. (6) din Legea nr. 98/2016.

Faţă de această solicitare, entitatea contractantă a comunicat prin adresa nr. DPA 319.1/22.02.2018 refuzul de a asigura accesul la dosarul de achiziţie, faţă de caracterul confidenţial al ofertelor tehnice şi financiare declarat de către ofertanţi şi având în vedere prevederile art. 231 alin. (6) din Legea nr. 99/2016.

Ulterior, după comunicarea din 21.02.2018 a raportului procedurii de atribuire nr. 248/19.02.2018, contestatoarea a formulat în temeiul art. 217 alin.(6) din Legea nr.98/2016 cerere de comunicare în mod urgent a Anexei A – ... Anexei B – ... Anexei C – Asocierea ..., precum şi a Centralizatorulului – Fişa de punctaj, ce fac parte integrantă din procesul verbal nr. 9 din 17.01.2018, reprezentând punctajele aferente factorului

evaluare calitate. Cererea care a fost completată în următoarea zi, respectiv la 23.02.2018 cu precizarea că entitatea va putea cenzura datele declarate confidenţiale de către cei doi ofertanţi, dar astfel încât contestatoarea să poată cunoaşte punctajele obţinute de ofertanţi pentru fiecare subfactor din cadrul factorului de evaluare „Calitate”.

Totuşi, entitatea contractantă a comunicat contestatoarei, prin adresa DPA nr. 328.1/26.02.2018, doar Anexa B – ... Fişa punctaj pentru factorul de evaluare "calitate", fără a preciza punctajul obţinut pentru fiecare subfactor în parte, fără ca adresa să conţină ştampila şi semnătura autorităţii şi fără a oferi vreo precizare sau informaţie cu privire la Centralizatorul – Fişa de punctaj.

Aceleaşi aspecte au fost reluate prin răspunsul la notificarea prealabilă prin care entitatea a încălcat principiul transparenţei atribuirii contractului de achiziţie publică, întrucât:

- Nu i s-a permis contestatoarei să cunoască punctajele sale obţinute pentru fiecare subfactor din cadrul factorului de evaluare „calitate”, în ciuda faptului că aceste date o vizează şi deci nu au caracter confidenţial,
- Oferta tehnică depusă de ... nu a fost declarată confidenţială, nici răspunsul la clarificările solicitate de autoritate după deschiderea ofertelor, potrivit celor stipulate în raportul procedurii, astfel încât refuzul autorităţii de comunicare a celor solicitate în legătură cu aceasta trebuie considerat nelegal;
- În baza principiului transparenţei trebuie ca entitatea contractantă să permită verificarea respectării egalităţii de tratament între candidaţi, însă acest lucru nu a putut fi analizat, întrucât entitatea contractantă nu a comunicat modalitatea de calcul şi procentul obţinut pentru fiecare subfactor aferent factorului de evaluare "calitate", pentru fiecare ofertant, astfel cum a solicitat.

Astfel, contestatoarea consideră că prin comunicarea documentelor solicitate în temeiul legii, nu se putea încălca confidenţialiatea informaţiilor declarate de către ofertanţi, aşa cum nelegal susţine entitatea contractantă, deoarece singura ofertă tehnică declarată confidenţială a fost aceea a candidatului declarat câştigător, iar pe de altă parte, contestatoarea a solicitat să cunoască punctajul obţinut pentru fiecare subfactor al criteriului de evaluare "calitate", centralizatorul – fişa de punctaj aferente PV 9 din 17.01.2018, aspecte pe care entitatea contractantă nu le-a făcut transparente.

II. Contestatoarea invocă neconformitatea ofertelor depuse de către Asocierea ... şi ... faţă de cerinţele de calificare la procedura de atribuire astfel cum au fost stabilite prin caietul de sarcini.

Potrivit art. 137 alin. (1) din Normele Metodologice din 2016 de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achizitie publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016, "Comisia de evaluare are obligaţia de a respinge ofertele inacceptabile şi neconforme. (4) Ofertele care nu au fost respinse de comisia de evaluare în urma verificării şi evaluării, reprezintă oferte admisibile. (5) Comisia de evaluare are obligaţia de a stabili oferta câştigatoare dintre ofertele admisibile".

În baza prevederilor legale, contestatoarea apreciază că ofertele ... nu sunt admisibile, acestea fiind neconforme, neputând satisface, în mod corespunzător, cerinţele caietului de sarcini, respectiv nu îndeplinesc toate cerinţele de calificare impuse de documentaţia de atribuire.

II.1. În ceea ce priveşte neconformitatea ofertei depuse de Asocierea ..., contestatoarea susţine următoarele:

A. Asocierea ... ("Asocierea ...) nu are unitate de service autorizată RAR pentru autobuzele ofertate.

Achizitorul are obligaţia impusă de lege de a respinge oferta ca neconformă, în cazul în care oferta depusă de un anumit candidat nu îndeplineşte în întegralitate toate condiţiile impuse în caietul de sarcini.

Potrivit subsecţiunii 1.1. *"Obiectul şi domeniul de aplicare" din caietul de sarcini s-a stabilit că: "Autobuzele vor avea omologările acordate de către autorităţile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3, în baza directivelor-cadru […]";*

Sub un prim aspect, rezultă că vehiculele (autobuze) ofertate de candidaţi trebuie să deţină omologările impuse de lege, pentru categoria M3.

La punctul 32 de la "Condiţii tehnice eliminatorii", s-a impus: *"Angajamentul ferm al ofertantului că dispune de personalul şi dotarea tehnică necesare asigurării asistenţei tehnice în garanţie şi service-ului în perioada de garanţie a autovehiculelor. Se va prezenta atelierul de service care trebuie să fie în aria administrativ teritorială a Municipiului Bucureşti. La ofertare se va prezenta autorizarea RAR a atelierului service."*

Această condiţie este reluată la capitolul 12 "Garanţii" din caietul de sarcini, pagina 42 unde se arată că: *"Ofertantul va prezenta personalul şi dotarea tehnică necesară asigurării asistenţei tehnice în garanţie şi service-ului în perioada de garanţie a autovehiculelor. La ofertare se va prezenta autorizarea RAR – Registrul Auto Român a atelierului service, care trebuie să fie în aria administrativ – teritorială a Municipiului Bucureşti."*

Sub un al doilea aspect, rezultă că autorizarea RAR a atelierului de service - pe care trebuie să îl asigure ofertantul pentru *"dotarea tehnică necesară asigurării asistenţei tehnice în garanţie şi service-ului în perioada de garanţie a autovehiculelor"* - trebuie să fie pentru activităţi de reparare şi întreţinere a vehiculelor din categoria M3, întrucât aceste vehicule (autobuze) pot face obiectul eventualelor lucrări de reparare/întreţinere.

Potrivit clarificării nr. 9 publicată în SEAP prin adresa DPA 1164.1/ 06.09.2017, la răspunsul nr.3, entitatea contractantă a stabilit că: *"îşi menţine răspunsul din adresa DPA nr. 1054.1/25.08.2017 publicat în SEAP sub numele Răspuns Clarificare SEAP 4 […] nu impune niciun fel de restricţie privind modalitatea în care viitorul furnizor va asigura activitatea de service şi întreţinere a vehiculelor, cu respectarea prevederilor legale în domeniul achiziţiilor publice. Totodată, referitor la solicitarea <<obligativitatea efectuării activităţii de service direct de către ofertant va duce la restricţionarea liberei concurenţe în cadrul procedurii de atribuire>> entitatea contractantă face precizarea că întreţinerea şi mentenanţa (cu excepţia întreţinerii şi mentenanţei zilnice) pentru toate produsele ce vor fi livrate, se vor efectua pe cheltuiala şi prin grija*

furnizorului, în service-urile sale aflate în aria Municipiului București şi/sau Jud. Ilfov."

În plus, potrivit clarificării nr. 12 publicată în SEAP prin adresa DPA 1221.1/13.09.2017, la răspunsul cu nr. 14 s-a stabilit că: *"Entitatea contractantă îşi menţine punctul de vedere cu privire la faptul că unitatea de service trebuie să fie atestată RAR. Din punct de vedere juridic unitatea de service poate să aparţină furnizorului, poate să fie membru într-un contract de asociere cu furnizorul, sau poate să fie un subcontractant al furnizorului"*.

Conform raportului procedurii, Asocierea ... a declarat în cadrul ofertei ca terţ subcontractant în vederea îndeplinirii unor activităţi care fac parte din obiectul contractului de achiziţie publică, pe ... SRL, acesta răspunzând în faţa contractantului de organizarea şi derularea tuturor etapelor necesare în acest scop, potrivit art. 3 pct. 51 yy) din Legea nr. 98/2016.

Contestatoarea precizează că din informarea oficială [care nu a fost preluată din "mediul virtual" astfel cum susţine entitatea în răspunsul la notificarea prealabilă] emisă de Registrul Auto Roman (în continuare "RAR") din data de 08.08.2017– înainte de deschiderea ofertelor, dar şi din informarea oficială RAR din data de 17.01.2018 emisă – după deschiderea ofertelor, rezultă că atelierul service ... SRL cu sediul în Sos. Odăi nr. 93-101, Bucureşti, Sector 1 nu este autorizat RAR să desfăşoare activităţi de reparare şi întreţinere a vehiculelor din categoria de omologare M3, clasa I, ce fac obiectul contractului de achiziţie.

Anexa II – Definirea categoriilor şi tipurilor de vehicule, din cadrul Directivei 2007/46/CE de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor şi remorcilor acestora, precum şi a sistemelor, componentelor şi unităţilor tehnice separate destinate vehiculelor respective, stabileşte că vehiculele din categoria M3 sunt acele *"vehicule proiectate şi construite pentru transportul pasagerilor, cu mai mult de opt locuri pe scaune în afara scaunului conducatorului auto şi cu o masă maximă mai mare de 5 tone".*

Potrivit site-ului oficial RAR, dar şi adreselor oficiale emise de RAR şi indicate anterior, service-ul ... SRL este autorizat numai pentru autoturisme şi vehicule utilitare mici, respectiv categoria M1 şi N1.

Tot în acest sens, contestatoarea arată că în conformitate cu Anexa 1 a caietului de sarcini: "Achizitorul deţine 8 ateliere autorizate de RAR pentru activităţi de întreţinere şi reparaţii: A1 cu toate subansamblele de la A.1.1. la A.1.8., A2, A3 în conformitate cu Ordinul nr. 2131/2005 cu modificările şi completarile ulterioare pentru categoria de vehicule M3".

Capitolul III pct. 2 din Anexa la Ordinul nr. 2131/2005 - Reglementări RNTR 9 privind autorizarea operatorilor economici care desfăşoară activităţi de reparaţii, de întreţinere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucţie a vehiculelor rutiere, precum şi de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz (în continuare "Reglementari RNTR 9") – stabileşte că: *"Autorizaţia tehnică, al cărei model este prevăzut în anexa 11, se va solicita şi se va acorda nominalizat pentru tipuri de modificări constructive şi/sau pentru activitatea de reconstrucţie a vehiculelor rutiere, precizându-se categoria de omologare şi de folosinţă a vehiculelor de bază*

(iniţiale) şi completate (finale) şi/sau tipul componentelor/echipamentelor utilizate".

Astfel, în cadrul Anexei 2 din Reglementari RNTR 9 denumită – Cerere tip de autorizare pentru desfăşurarea activităţii de reparaţii, de întreţinere, de reglare a vehiculelor rutiere precum şi de dezmembrare a vehiculelor rutiere scoase din uz (model) - sunt indicate: Categorii de omologare ale vehiculelor pentru care se solicită autorizarea (M1, M2, M3, N1, N2, N3, Q1, Q2, Q3, Q4 etc.) cu menţiunea de "A se bifa de către solicitant categoria de omologare a vehiculului pentru care se solicită autorizarea".

Ca atare, în mod legal autorizarea RAR a atelierului de service pe care trebuie să îl asigure ofertantul pentru "dotarea tehnică necesară asigurării asistenţei tehnice în garanţie şi service-ului în perioada de garanţie a autovehiculelor" va trebui să fie pentru activităţi de reparare şi întreţinere a vehiculelor din categoria de omologare M3. Această condiţie se impune deoarece ea trebuie să fie în conformitate cu "Obiectul şi domeniul de aplicare" din caietul de sarcini: "Autobuzele vor avea omologarile acordate de către autorităţile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3".

În plus, condiţia ca autorizarea RAR a atelierului de service să fie pentru activităţi de reparare şi întreţinere a vehiculelor din categoria de omologare M3, rezultă şi din faptul că această condiţie este impusă pentru cele 8 service-uri deţinute de către achizitor, conform Anexei 1 la caietul de sarcini.

Faţă de aceste aspecte legale este de la sine înţeles că la momentul ofertării, se impunea ca, în mod legal, autorizarea RAR a service-ului ofertantului ... să fie pentru categoria de vehicule M3, chiar dacă acest lucru nu este prevazut, în mod expres, în caietul de sarcini, întrucât, în caz contrar, ... nu ar putea îndeplini în mod legal obligaţiile prevăzute în documentaţia de atribuire.

Astfel, printre obligaţiile stipulate în sarcina furnizorului şi prevăzute în caietul de sarcini s-au stabilit următoarele obligaţii:

Capitolul 12 – Garanţii, Subsecţiunea 13: *"Furnizorul va prezenta un angajament ferm privind timpul de rezolvare a defectelor reclamate în perioada de garanţie. […] Remedierea defecţiunilor în termenul de garanţie se va realiza în maxim 24 de ore pentru intervenţiile care nu necesită demontări de agregate/echipamente şi în maxim 48 de ore pentru remedieri care necesită demontări de agregate/echipamente de la întocmirea notificării transmise conform Anexelor 2, 3 şi 4."*

Capitolul 12 – Garanţii, Subsecţiunea 15: *"Oferta va conţine procesul de întreţinere planificată din care să reiasă periodicitatea, operaţia efectuată, piesele care trebuie înlocuite preventiv, consumabilele, timpii alocaţi pentru manoperă."*

Capitolul 12 – Garanţii, Subsecţiunea 17: *"Activităţile de remediere a defecţiunilor care nu se pot efectua în atelierele din locaţiile prevăzute în anexa la contract în termenul de garanţie din vina furnizorului se desfăşoară în totalitate în locaţia de service a furnizorului."*

Capitolul 12 – Garanţii, Subsecţiunea 18: *"Activităţile de remediere a defecţiunilor care nu sunt imputabile furnizorului (tamponări sau comenzi*

de lucru ordonate de Achizitor) şi care nu pot fi remediate de achizitor se vor desfăşura în locaţia de service a furnizorului."

Capitolul 12 – Garanţii, Subsecţiunea 19: *"În cazul în care pe parcursul primilor 480.000 km, o avarie sau o uzură anormală se repetă la mai mult de 6 % din autobuzele livrate, acesta reprezintă un <<defect sistematic>> de concepţie sau de fabricaţie. În acest caz, ofertantul declarat câştigător este obligat să verifice, să reproiecteze, să înlocuiasă sau să repare, pe cheltuiala proprie, elementul defect, la toate autobuzele. […] Pe perioada de garanţie şi postgaranţie, Furnizorul va înlocui sau va repara pe cheltuiala sa toate elementele cu defectele de material şi/sau concepţie."*

Toate aceste obligaţii stabilite în sarcina ofertantului sunt prevăzute şi în Draftul de Contract de Furnizare de Produse. În plus, la art. 14.3 este precizat că: *"Furnizorul se obligă să desfăşoare activităţile de service şi de remediere a defecţiunilor care nu pot fi executate de achizitor în locaţiile prevăzute la art. 6 lit. r), în termen de garanţie, pe teritoriul Municipiului Bucureşti; în caz contrar, Furnizorul va suporta toate costurile, inclusiv costul rovignetei pentru fiecare autobuz deplasat la service."* La art. 14.5 din acelasi act s-a reţinut că: *"Achizitorul se obligă să desfăşoare activitatea de întreţinere şi mentenanta planificată […]".*

În concluzie, toate aceste obligaţii de reparare, întreţinere şi mentenanţă a autovehiculelor furnizate, stabilite în sarcina ofertantului, nu vor putea fi executate în mod legal, întrucât unitatea de service care este propusă a efectua astfel de lucrări (... S.R.L.) nu este autorizată să desfăşoare activităţi de reparare şi întreţinere a vehiculelor din categoria de omologare M3, clasa I, ci este autorizată doar pentru autovehicule din categoria M1 şi N1.

Astfel, service-ul auto autorizat RAR numai pentru autoturisme şi vehicule din categoria de omologare M1 şi N1 nu poate fi utilizat legal pentru autobuzele ce fac obiectul procedurii de atribuire (care sunt vehicule din categoria de omologare M3), întrucât, în acest sens, s-ar încălca legislaţia europeană şi naţională în materie, iar principiul legalităţii actelor administrative nu ar mai fi respectat.

În consecinţă, contestatoarea apreciază că Asocierea ... a fost în imposibilitate de a prezenta la ofertare autorizarea RAR a atelierului de service pentru activităţi de reparare şi întreţinere a vehiculelor din categoria de omologare M3, clasa I, service-ul ... SRL fiind autorizat doar pentru autovehicule din categoria M1 şi N1, aspect care impunea entităţii contractante să declare această ofertă neconformă.

Prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea a arătat că *"Asocierea ...a prezentat autorizaţia tehnică emisă de RAR nr. 19558/17.02.2017, şi considerăm că ofertantul a îndeplinit această cerinţă din caietul de sarcini aşa cum a fost solicitată prin documentaţia de atribuire"*.

Însă entitatea contractantă nu a înţeles să facă transparentă autorizaţia pe care o indică în motivele de respingere a notificării contestatoarei şi nici măcar să precizeze dacă această autorizaţie este pentru categoria de vehicule M3, raportat la criticile aduse.

Astfel, Consiliul va trebui să constate dacă Asocierea ... deţinea la momentul depunerii ofertei autorizaţia tehnică RAR impusă de lege pentru activităţi de reparare şi întreţinere a vehiculelor din categoria de omologare M3, clasa I.

Drept urmare, în lipsa unei argumentări pertinente şi concludente din partea autorităţii faţă de cele aratate anterior, contestatoarea apreciază că toate aspectele sesizate sunt întemeiate şi trebuie analizate în mod amănunţit de către Consiliu în scopul prevenirii încheierii unui contract de achiziţie publică care să încalce legislaţia în vigoare cu privire la autorizarea operatorilor economici care desfăşoară activităţi de reparaţii, de întreţinere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucţie a vehiculelor rutiere şi respectiv de obţinere a omologărilor ce se impun.

Contestatoarea arată că din cunoştinţele sale, autobuzele ... au motoare marca ..., iar ... SRL nu este autorizat în vederea asigurării asistenţei tehnice în garanţie şi service-ului în perioada de garanţie a motoarelor MAN, astfel încât singura posibilitate de asigurare a acestor servicii pentru autobuzele ... ar fi subcontractarea/cesionarea serviciilor către service-ul ...)- reprezentantul MAN în România.

Însă, la data depunerii ofertei, MAN sau ... SRL (singurii autorizaţi să repare motoare MAN) nu au fost declaraţi ca şi subcontractanţi ai contractului de achiziţie publică.

În plus, subcontractarea/cesionarea serviciilor asistenţei tehnice în garanţie şi service-ului în perioada de garanţie nu este permisă, potrivit Răspunsului 14 din Clarificare SEAP 12 emis prin adresa DPA nr. 1221.1/13.09.2017: *"Entitatea contractantă nu permite cesionarea obligatiilor contractuale ce ţin de îndeplinirea activităţilor de mentenanţă, reparaţii şi remediere defecte, pe toată perioada garanţiei, către altă unitate service."*

Faţă de aceste aspecte doveditoare, dar şi în conformitate cu condiţiile de calificare a ofertei conforme impuse prin caietul de sarcini, Asocierea ... împreună cu terţul subcontractant ... S.R.L. nu îndeplineşte una dintre cerinţele esenţiale impuse prin documentatia de atribuire şi anume cea prevăzută la punctul 32 "Condiţiile tehnice eliminatorii" şi Cap. 12 "Garanţii" din caietul de sarcini, aspect pentru care se impune calificarea acesteia drept ofertă neconformă.

B. Autobuzul cu tipodimensiunea din gama de 10 metri nu corespunde cerinţelor caietului de sarcini referitoare la dimensiunile exterioare.

Subsectiunea 1.1. *"Obiectul şi domeniul de aplicare" din caietul de sarcini stabileşte că: "Autobuzele vor avea omologările acordate de către autorităţile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3, în baza directivelor-cadru: Directiva 70/156/CEE, modificată de Directiva 2001/85/CEE sau Certificat de omologare de tip RAR conform Legii nr. 230/2003 pentru aprobarea OG nr. 78/2000 9 şi a Ordinelor M.T.C.T. Nr 2132-2005-RNTR 7, M.L.P.T.L.nr. 211/2003-RNTR 2 modificat şi completat cu Ordinele M.T.C.T. nr. 2194-2004 si 2218-2005, 2135-2005-RNTR 4. Ofertantul va prezenta copiile legalizate, conform cu originalul, ale documentaţiei de omologare a autobuzului, din care să rezulte că:*

Autobuzele ofertate vor fi omologate cu Certificat de omologare de tip RAR sau omologat de autorităţile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3.

Dacă autobuzul este omologat doar de autorităţile competente din UE, omologarea de tip de către RAR a acestuia se va efectua de către ofertantul câştigător, în termen de maxim 45 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala şi riscul său. Aceasta reprezintă condiţie pentru intrarea în vigoare a contractului."

Capitolul 2 "Condiții tehnice eliminatorii", poziția 1 din caietul de sarcini, impune că: *"Toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi ofertate trebuie să îndeplinească obligatoriu condiţia de a fi fabricate de acelaşi producător şi sub aceeaşi marcă. Fiecare autobuz ofertat va avea Certificat de omologare de tip RAR (Registrul Auto Roman) sau certificat de omologare acordat de către autorităţile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3. Respectarea condiţiilor prevăzute de regulamentele CEE ONU la care România a aderat".*

De asemenea, conform subsecţiunii 6.1. *"Specificaţii tehnice constructive": "Autobuzele ce fac obiectul caietului de sarcini trebuie să prezinte o soluţie unitară, verificată în practică pe un produs de serie omologat. Nu se admit prototipuri sau serii mici de autobuze."*

Ca atare, s-a impus ca autobuzele ofertate vor trebui să fie omologate la data depunerii ofertei, să nu reprezinte prototipuri sau serii mici de autobuze. În această direcţie toţi ofertanţii trebuiau să facă dovada omologării de tip RAR sau dovada omologării de autorităţile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3. Astfel, omologarea produselor trebuia realizată cu mult timp înainte de ofertarea acestora în vederea îndeplinirii cerinţelor mai sus menţionate.

În concluzie, chiar dacă produsul ar fi suferit modificări constructive pentru a îndeplini condiţiile impuse de documentaţia de atribuire, atunci tot nu ar fi îndeplinită condiţia de a reprezenta o soluţie unitară, verificată în practică.

Aşadar, este de la sine înţeles că obţinerea omologării într-o perioadă foarte scurtă de timp înaintea depunerii ofertei nu asigură îndeplinirea cerinţelor caietului de sarcini, întrucât această omologare urgentă nu ar reprezenta un produs de serie, ci doar prototipuri sau serii mici de autobuze, contrar cerinţelor impuse în documentaţia de atribuire.

În cadrul procedurii anterioare s-a solicitat autorităţii contractante (clarificarea nr. 11, întrebarea 17), acceptarea ofertării unui produs omologat la dimensiunea de 10.780 mm (specifică produsului ... din gama de 10 metri) cu obligativitatea furnizorului de a prezenta ulterior, până la livrarea autovehciulelor, extensia de omologare pentru produsul ofertat.

În procedura curentă s-a solicitat în repetate rânduri de către Asocierea ... acceptarea de către entitatea contractantă a unei lungimi mai mari (cu 7-30cm) pentru autobuzele din gama de 10 metri (clarificarea 3, întrebarea 2 – axată pe gama de 10 metri; clarificarea 14, întrebarea 5 – axată pe toate gamele de lungimi; clarificarea 15, întrebarea 21 – axată pe toate gamele de lungimi) aspect care duce la concluzia că produsul ofertat nu îndeplineşte condiţiile impuse prin documentaţia de atribuire.

Mai mult prin Decizia CNCS nr. .. emisă şi ca urmare a contestaţiei formulate de către ... la clarificările sus indicate, Consiliulul a reţinut că: "*Entitatea este liberă să introducă în caietul de sarcini cerinţe adecvate scopului ei, în sensul indicării unei plaje a toleranţelor admise, cu consecinţa identificării raţionale a alegerii acestora. Prin urmare, entitatea contractantă va fi obligată la justificarea din punct de vedere tehnic şi funcţional al toleranţelor stabilite/dimensiunilor maxime admise pentru fiecare dintre cele 3 tipuri de autobuze".*

Prin remedierile efectuate de către entitatea contractantă ca urmare a Deciziei CNSC, aceasta a stabilit că "îşi menţine dimensiunile maxime a celor trei tipuri de autobuze solicitate prin caietul de sarcini prevăzute la Sectiunea 6.3. <<Dimensiuni Generale Constructive ale Autobuzului >>". În acest sens, autoritatea arată că a efectuat un studiu/verificare tehnică, bazat pe sistemul de monitorizare a flotei pentru identificarea condiţiilor de exploatare care determină/limitează dimensiunea maximă a celor trei tipuri de autobuze aşa cum a fost nominalizată în documentaţia de atribuire, respectiv:

- Pentru gama de autobuze de 10m – o lungime maximă de 10,70 m;
- Pentru gama de autobuze de 12m – o lungime maximă de 12,35 m;
- Pentru gama de autobuze de 18m - o lungime maximă de 18,40 m.

În ceea ce priveşte lungimile autobuzelor din gama de 10 metri din portofoliul Asocierii ..., conform specificațiilor oficiale prezentate pe site-ul de prezentare se constată următoarele:

- În cazul modelului ... lungimea minimă prevazută este de 10.780 mm si 20.000 mm pentru lungimea maximă astfel încât se depăşeşte cu 80 mm lungimea maximă admisă în documentaţia de atribuire;
- În cazul modelului ... C lungimea maximă prevazută este de 10.100 mm, însă autobuzul este de tip Low Entry, deci prezintă trepte, ceea ce contravine cerinţelor documentaţiei de atribuire, respectiv cele prevăzute la Capitolul 2 "Condiţii tehnice eliminatorii" poziţia 1: "Podea coborâtă pe toată suprafaţa disponibilă pentru pasageri în picioare (nu se admit trepte)" şi Subsecţiunii 7.3. "Punţile autobuzului": *"Tipurile axelor faţă, mediană şi spate vor fi astfel alese încât autobuzele să fie executate cu podea coborâtă, fără trepte pentru călătorii aflaţi în picioare".*

În cazul în care Asocierea ... a ofertat modelul .. cu modificarea lungimii şi omologarea acesteia în perioada anterioară licitaţiei, acest lucru ar însemna o încălcare a cerinţei care impune livrarea autobuzelor din producţia curentă, respectiv a cerinţei: *"Autobuzele ce fac obiectul caietului de sarcini trebuie să prezinte o soluţie unitară, verificată în practică pe un produs de serie omologat. Nu se admit prototipuri sau serii mici de autobuze."*

Mai mult, în această din urmă situaţie, certificatele care ar sta la baza calculului punctajelor calitative (certificat de consum combustibil SORT 1, certificat de zgomot, etc.) ar fi valabile pentru modelul standard, nu pentru un model care a suferit recent modificări, întrucât ar fi imposibilă efectuarea într-o perioadă atât de scurtă a testelor aferente certificărilor/omologărilor pentru acest din urmă model.

Faţă de toate aceste aspecte prezentate, contestatoarea consideră că ofertarea din partea Asocierii ... a unui autobuz de serie cu omologările aferente, astfel cum sunt impuse prin caietul de sarcini, este imposibilă faţă de caracteristicile autobuzelor de serie pe care le produce, raportat la nenumăratele clarificări şi contestări asupra dimensiunilor pe care le-a făcut de-a lungul procedurii.

Contestatoarea apreciază că ofertarea unui produs cu omologările aferente şi care să corespundă dimensiunilor exterioare impuse prin documentaţia de atribuire, ar putea reprezenta doar un prototip sau serii mici de autobuze, contrar condiţiilor de calificare a ofertei drept conforme, întrucât la data limită a depunerii ofertelor, acest produs de serie, cu caracteristicile impuse, nu exista din partea Asocierii ... şi nu exista nici măcar în prezent.

În concluzie, în baza informaţiilor disponibile pe platformele online rezultă că Asocierea ... nu poate îndeplini condiţiile de calificare a ofertei conforme, întrucât condiţiile tehnice eliminatorii din caietul de sarcini nu sunt satisfăcute în totalitate.

Raportat la cele sesizate, entitatea contractantă prin răspunsul la notificarea prealabilă a arătat doar că: "Asocierea ... a depus în cadrul propunerii tehnice documente de omologare C.E. pentru autobuzul din gama de 10 m care au demonstrat îndeplinirea cerinţei de la pct. 6.3.1. – Caracteristici dimensionale din caietul de sarcini".

Totuşi, autoritatea nu a făcut nicio precizare cu privire la îndeplinirea cerinţei 6.1. *„Specificaţii tehnice constructive" din caietul de sarcini: "Autobuzele ce fac obiectul caietului de sarcini trebuie să prezinte o soluţie unitară, verificată în practică pe un produs de serie omologat. Nu se admit prototipuri sau serii mici de autobuze",* conditie care, potrivit argumentelor expuse, nu poate fi îndeplinită.

II.2. Neconformitatea ofertei depuse de ...

A. Oferta ... este neconformă întrucât nu îndeplineşte condiţia "acelaşi producător/aceeaşi marcă", în special în cazul tipodimensiunii din gama de 10 metri.

Capitolul 2 "Condiţii tehnice eliminatorii", poziţia 1, din caietul de sarcini impune că: *"Toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi ofertate trebuie să îndeplinească obligatoriu condiţia de a fi fabricate de acelaşi producător şi sub aceeaşi marcă.*

Această condiţie esenţială pentru conformitatea ofertei este prevăzută şi la subsecţiunea 1.1. "Obiectul şi Domeniul de aplicare", paragraful 2, din caietul de sarcini*: "Toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi ofertate trebuie să îndeplinească obligatoriu condiţia de a fi fabricate de acelaşi producător şi sub aceeaşi marcă".*

Conform informaţiilor publice şi disponibile pe platformele online, compania ... a obţinut dreptul de a produce sub licenţă autovehicule marca Menarinibus, model CityMood 12 - din gama de 12 metri - şi CityMood 18 - din gama de 18 metri - în locaţia acestuia denumită HASANAĞA FACTORY, din Bursa, Turcia.

Acest aspect este confirmat şi prin broşura oficială de prezentare a produselor oferite de către producătorul ... aflată pe site-ul oficial al acestuia, unde la secţiunea "IIA Bus" (Industria Italiana Autobus SpA –

titularul mărcii Menarinibus) apar prezentate doar cele două modele: CityMood 12 - din gama de 12 metri - şi CityMood 18 - din gama de 18 metri.

Tot din cercetările făcute pe platformele online se poate constata că societatea Industria Italiana Autobus S.p.A. produce autovehicule marca Menarinibus, model CityMood 10 (din gama de 10 metri), dar şi celelalte două modele din gama 12 m şi 18 m în locaţia acestuia Via Fondo Valle Ufita, Flumeri, Italia.

De precizat este că în conformitate cu sursa http://euipo.europa.eu/ Sectiunea: Tmview – "mărci din U.E şi nu numai" se atestă că Industria Italiana Autobus S.p.A. este titularul mărcii Menarinibus și CityMood.

Având în vedere cele menţionate mai sus, rezultă că nu este respectată condiţia de calificare a ofertei conforme "acelaşi producător, aceeaşi marcă", impusă de autoritatea contractantă, autobuzele din gama de 10 metri fiind produse de un alt producator, comparativ cu cele din gama de 12 metri şi 18 metri, astfel:

- Gama 10 metri - Producător: Industria Italiana Autobus S.p.A., Marca: Menarinibus;
- Gama 12 metri şi 18 metri - Producator: ... Marca: Menarinibus sau ...;

Potrivit documentaţiei de atribuire, ofertanţii au obligativitatea de a prezenta Certificatele de Conformitate, sau documentele de omologare din care să rezulte: la rubrica 0.1: Marca autovehiculului şi la rubrica 0.5: Numele şi adresa producătorului, în conformitate cu Anexa 1 – Model de fişă descriptivă – Directiva 70/156/CEE.

Denumirile inserate la aceste două rubrici sus indicate trebuie să fie identice pentru toate cele 3 tipodimensiuni ofertate (10 metri, 12 metri, 18 metri), în caz contrar, oferta trebuie declarată neconformă.

Din informaţiile făcute publice pe site-ul de prezentare a companiei ... rezultă în mod cert că aceasta nu produce modelul din gama de 10 metri, deci nu îndeplineşte condiţia de calificare a ofertei conforme*: "acelaşi producător, aceeaşi marcă"*.

În legătură cu toate aceste aspecte, prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea contractantă a punctat numai că: *"Din documentele de omologare C.E. şi a răspunsurilor de clarificare prezentate în cadrul propunerii tehnice de către ofertantul ... s-a demonstrat îndeplinirea cerinţei "acelaşi producător/aceeaşi marcă" pentru toate gamele de autobuze ofertate, aşa cum a fost solicitată prin documentaţia de atribuire."*

Astfel, raportat la cele sesizate, contestatoarea solicită analiza îndeplinirii acestei condiţii de către ..., cu consecinţa obligării entităţii la reevaluarea ofertei depuse şi adoptarea măsurilor de remediere ce se impun ca urmare a constatării neîndeplinirii de către respectivul ofertant a condiţiilor tehnice eliminatorii impuse prin documentaţia de atribuire.

B. ... nu respectă cerinţa "fără prototipuri sau serii mici" pentru autobuzele din gama de 10 metri.

Chiar şi în situaţia în care .... ar fi preluat recent licenţa pentru producţia de autobuze din gama de 10 metri şi acest lucru ar atrage în mod automat respingerea ofertei ca fiind neconformă potrivit condiţiei

impuse la Subsecţiunea 6.1. *"Specificaţii constructive" din caietul de sarcini: "Autobuzele ce fac obiectul caietului de sarcini trebuie să prezinte o soluţie unitară, verificată în practică pe un produs de serie omologat. Nu se admit prototipuri sau serii mici de autobuze."*

În acest sens, contestatoarea invocă art. 2 alin. (2) din Legea 98/2016 şi precizează că suspiciunea că la data depunerii ofertei ... nu a prezentat un certificat de omologare conform cerinţelor din caietul de sarcini rezultă şi din dispoziţiile art. 4 alin. (2) din Directiva 70/156/CEE: *"Statul membru care a acordat omologarea de tip la măsurile necesare pentru a verifica, în măsura în care este necesar şi, dacă este nevoie, în cooperare cu autorităţile competente ale celorlalte state membre, conformitatea modelelor de serie cu prototipul omologat. Asemenea verificări trebuie limitate la verificări la faţa locului. Fiecare stat membru completează toate secţiunile unui certificat de omologare de tip pentru fiecare tip de vehicul pe care îl omologheză."*

În completare, art. 5 alin. (1) din cadrul aceleiași Directive stabileşte că: *"Autorităţile competente din cadrul fiecărui stat membru trebuie să trimită în termen de o lună autorităţilor competente din celelalte state membre, o copie a formularului descriptiv şi a certificatului de omologare pentru fiecare tip de vehicul pe care îl omologhează sau refuză să îl omologheze."* În plus, potrivit art. 6 alin. (3) *"Dacă statul în cauză consideră că o modificare adusă unei fişe descriptive necesită verificări sau încercări şi că este necesar să se modifice în consecinţă certificatul existent de omologare de tip, sau este nevoie să se elaboreze unul nou, autorităţile competente din statul respectiv informează constructorul în acest sens şi, în termen de o lună după ce au fost întocmite noile documente, le trimit autorităţilor competente din celelalte state membre."*

Ca urmare a informaţiilor publice prezentate şi a suspiciunilor create, contestatoarea solicită entităţii contractante o atenţie sporită în reverificarea certificatelor de omologare pentru modelul CityMood 10 (din gama de 10 metri), respectiv analizarea dacă sunt îndeplinite cerinţele cu privire la identitatea dintre producător – marcă şi dacă produsele ofertate erau de serie, şi nu prototipuri sau serii mici de autobuze, la data transmiterii ofertei.

Referitor la cele precizate, entitatea contractantă prin răspunsul la notificarea prealabilă a indicat punctual că: *"Suspiciunile dumneavoastră cu privire la acest aspect un sunt fondate întrucât, în cadrul propunerii tehnice, ofertantul ... a prezentat documentele de omologare C.E. ale autobuzului din gama 10 m, demonstrând îndeplinirea cerinţelor din documentaţia de atribuire."*

Pentru toate aceste aspecte sesizate, contestatoarea solicită Consiliului analiza îndeplinirii acestei condiţii de către ..., cu motivarea în fapt şi în drept a celor ce vor fi constatate.

C. Amplasarea atelierului de service al terţului subcontractant ... în afara Bucureştiului (aprox. 40 km) va genera autorităţii contractante costuri suplimentare faţă de oferta candidatului ..., prin achiziţia de roviniete (8 ani x 400 autobuze) combustibil şi ore de lucru.

Potrivit art. 137 alin. (3) lit. d) din Normele Metodologice, oferta este considerată neconformă atunci când: "propunerea financiară nu este

corelată cu elementele propunerii tehnice ceea ce ar putea conduce la executarea defectuoasă a contractului, sau constituie o abatere de la legislaţia incidentă, altă decât cea în domeniul achizitiilor publice".

Potrivit capitolului 12 "Garanţii" din caietului de sarcini: "În mod concret pe perioada de garanţie singurele cheltuieli suportate de achizitor vor fi:

Consumul de carburant şi de AdBlue (soluţie apoasă ce conţine uree în proporţie de 32,5% şi apă deionizată (67,5%). Lichidul este folosit pentru a reduce emisiile de monoxid de azot (NO) şi dioxid de azot (NO2 – dupa caz);

salariile şoferilor;

contravaloarea activităţii de curăţenie a autobuzelor;

anvelopele în intervalul 160.000 km- 240.000 km.

Pe perioada de garanţie extinsă achizitorul va suporta şi cheltuielile legate de consumabile (uleiuri, antigel, filtre, acumulatori, anvelope, becuri auto)."

Ofertantul cu service-ul amplasat în localitatea Ciolpani, judet Ilfov, are obligativitatea de a asigura roviniete pentru toate autovehiculele livrate, pe toată perioada garanţiei de 8 ani, astfel cum s-a prevăzut în draftul de contract de furnizare de produse la art.14.3: *"Furnizorul se obligă să desfăşoare activităţile de service şi de remediere a defecţiunilor care nu pot fi executate de achizitor în locaţiile prevăzute la art.6 lit. r), în termen de garaţie, pe teritoriul Municipiului Bucureşti; în caz contrar, Furnizorul va suporta toate costurile, inclusiv costul rovignetei pentru fiecare autobuz deplasat la service."*

Dintr-un calcul simplu, ar rezulta următoarele costuri suplimentare de achiziţionare a rovinietelor:

- 560 Euro / bus x 8 ani x 400 vehicule = 1.792.000 Euro.

În aceeaşi direcţie, costul transportului autovehiculului pe roţi (cost motorină + orele de condus pentru şoferi) sau tractat (costuri de tractare + orele de lucru pentru şoferi), reprezintă în mod evident nişte sume considerabile şi suplimentare de suportat de către autoritatea contractantă.

Astfel, amplasarea atelierului de service în localitatea Ciolpani, judeţ Ilfov, la aproximativ 40 km de Bucuresti, atrage costuri suplimentare incluse în cadrul ofertei ..., dar şi costuri suplimentare care vor trebui suportate de către achizitor.

Din aceste motive propunerea financiară corelată cu elementele propunerii tehnice ar putea conduce la executarea defectuoasă a contractului, drept pentru care, în baza art. 137 alin. (3) lit. d) din Normele Metodologice, oferta ... trebuie declarată neconformă.

Faţă de aceste aspecte, autoritatea a arătat prin răspunsul la notificarea prealabilă că: *„Oferta prezentată de ... respectă cerinţa din documentaţia de atribuire, respectiv răspuns la clarificare SEAP 4 conform căreia << întreţinerea şi mentenaţa, cu excepţia întreţinerii şi mentenanţei zilnice pentru toate produsele ce vor fi livrate, se vor efectua, pe cheltuiala şi prin grija furnizorului în serice-urile sale aflate în aria administrativ teritorială a mun. Bucureşti şi/sau Ilfov>> astfel încât, calculul prezentat de dvs. nu prezintă relevanţă."*

Contestatoarea învederează că nu a contestat la acest punct neîndeplinirea de către ... a cerinţelor din documentaţia de atribuire, astfel cum greşit a înţeles autoritatea, ci doar a solicitat reevaluarea acestei oferte din perspectiva costurilor suplimentare pe care le impune şi în consecinţă declararea ca neconformă potrivit art. 137 alin. (3) lit. d) din Normele Metodologice, întrucât oferta este considerată neconformă atunci când: *"propunerea financiară nu este corelată cu elementele propunerii tehnice ceea ce ar putea conduce la executarea defectuoasă a contractului […]".*

III. Reevaluarea punctajului acordat pentru factorul de evaluare "calitate" faţă de candidaţii ... și ..., în conformitate cu Metodologia de calcul şi evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor şi a legislaţiei naţionale/europene în materie, faţă de imposibilitatea dovedirii de către aceşti ofertanţi a cerinţelor impuse în documentaţia de atribuire.

Contestatoarea apreciază că se impune o analiză temeinică, motivată şi transparentă pentru a se constata dacă documentaţia depusă de către ceilalţi doi ofertanţi (autorizaţii, certificate, atestate etc.) respectă legislaţia naţională şi europeană în materie, dar şi cerinţele Metodologiei de calcul şi evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor.

- Pentru Asocierea ... se impune reevaluarea punctajului cu privire la:

1. Subfactorii: consumul mediu de carburant (pct. 2.4), nivelul de zgomot măsurat în exterior (pct. 2.5) şi nivelul de zgomot măsurat în interior (pct. 2.6).

În cazul ofertării unui produs neomologat sau care face obiectul unei extensii de omologare trebuie prezentate în cadrul ofertei valorile aferente modelului ofertat cu privire la:

- consumul de combustibil (test SORT 1);
- nivel de zgomot (interior si exterior),

astfel încât valorile mai sus menţionate, ce fac obiectul calculului şi evaluării punctajelor să fie aplicate produselor ofertate.

2. Valabilitatea/conformitatea certificatelor, fişelor tehnice, atestatelor s.a. ce însoţesc oferta tehnică în ceea ce priveşte toţi subfactorii din cadrul factorului de evaluare "calitate", inclusiv criteriul social.

Faţă de toate aspectele sesizate se impune aşadar obligarea reevaluării punctajului faţă de fiecare subfactor, raportat la documentele ce însoţesc oferta în demostrarea calităţii tehnice a celor 14 subfactori indicaţi în Metodologia de calcul.

- Pentru ... se impune reevaluarea punctajului cu privire la:

1. Documentele justificative ale subfactorilor ce fac obiectul evaluării şi calculului, respectiv:

- consumul de combustibil (test SORT 1) în combinaţia tipului de autovehicule ofertate (marcă autovehicul, model autovehicul, tip cutie de viteze şi raport de transmisie, pentru o altă punte spate decât cea ofertată);
- nivel de zgomot (interior și exterior), valori rezultate din măsurare conform certificatului ISO 5128, respectiv documentului de omologare al vehiculului: Tip Varianta Versiune/Whole Vehicle Type Approval.

- C.o.C. sau documente de omologare din care să reiasă masa proprie a autovehiculelor;
- C.o.C. sau documente de omologare din care să reiasă puterea motorului (exprimată în kW).

Toate aceste documente trebuie să fie eliberate de către autorităţile acreditate din Uniunea Europeană şi trebuie să fie emise pentru un singur producător şi pentru o singură marcă, pentru toate cele 3 tipuri de autovehicule ofertate.

În plus, pentru consumul de combustibil (test SORT 1) se impune o analiză amănunţită, raportat şi la clarificările emise de autoritate în privinţa acestei cerinţe, după deschiderea ofertelor.

2. Valabilitatea/conformitatea certificatelor, fişelor tehnice, atestatelor s.a. ce însoţesc oferta tehnică în ceea ce priveşte toţi subfactorii, din cadrul factorului de evaluare "calitate", inclusiv criteriul social.

Faţă de toate aspectele sesizate, se impune, aşadar, obligarea autorităţii contractante la reevaluarea ofertei şi a punctajului candidaţilor Asocierea ... şi ... aferent fiecărui subfactor din cadrul factorului de evaluare calitate, raportat la documentele ce însoţesc oferta în demostrarea calităţii tehnice a celor 14 subfactori indicaţi în Metodologia de calcul.

IV. Reevaluarea ofertei depuse de ... cu consecinţa recalculării punctajului acelui/acelor subfactor/i pentru care aceasta nu a obţinut punctajul maxim şi/sau a fost depunctată în mod neîntemeiat ori încălcându-se principiul egalitaţii de tratament;

Respectarea principiului egalităţii de tratament presupune ca, oricând pe parcursul procedurii de atribuire, să se stabilească şi să se aplice reguli, cerinţe, criterii identice pentru toţi operatorii economici, astfel încât aceştia să beneficieze de şanse egale de a deveni contractanţi.

Din jurisprudenţa Curţii de Justiţie a Uniunii Europene s-a statuat că principiul egalităţii de tratament derivă din coroborarea principiului nediscriminării şi al transparenţei, acesta din urmă nefiind respectat de către autoritate.

În plus, potrivit unei jurisprudenţe constante, principiul egalităţii de tratament între ofertanţi, care are ca obiectiv favorizarea dezvoltării unei concurenţe corecte şi efective între întreprinderile participante la o procedură de achiziţii publice, impune ca toţi ofertanţii să dispună de aceleaşi şanse în elaborarea ofertelor lor şi presupune, prin urmare, ca acestea să fie supuse aceloraşi condiţii pentru toţi ofertanţii.

Din jurisprudenţă reiese, de asemenea, că principiul egalităţii de tratament presupune o obligaţie de transparenţă pentru a permite verificarea respectării sale. Acest principiu al transparenţei are ca scop, în esenţă, să garanteze ca este înlăturat riscul de favoritism şi de comportament arbitrar din partea autorităţii contractante.

În acest sens, autoritatea nu a demonstrat dacă a aplicat egalitatea de tratament faţă de evaluarea ofertelor şi acordarea punctajului aferent fiecarui subfactor din cadrul factorului de evaluare "calitate", în conformitate cu cerinţele impuse în Metodologia de calcul.

Astfel prin adresa DPA 328.1/26.02.2018, contestatoarea a primit din partea autorităţii contractante doar Anexa B – Fişa punctaj pentru factorul de evaluare "calitate" aferentă acesteia, însă fără a fi indicat punctajul obţinut pentru fiecare subfactor în parte de către aceasta sau de către ceilalţi ofertanţi, astfel cum a solicitat. În plus, prin răspunsul la notificarea prealabilă, autoritatea a respins cele două capete de cerere privind reevaluarea ofertelor şi recalcularea punctajului acordat, fără a motiva în vreun sens, considerând în mod discreţionar că rezultatele comunicate sunt corecte.

Entitatea contractantă a transmis documentele necesare soluţionării cauzei, precum şi punctul de vedere înregistrat la Consiliu sub nr. 11722/21.03.2018, cu privire la contestaţia formulată de către ...

Entitatea contractantă menţionează că până la data limită pentru depunerea ofertelor, au fost înregistrate:

- 33 de solicitări de clarificări privind documentaţia de atribuire la care entitatea contractantă a transmis răspunsuri,
- 14 notificări prealabile privind documentaţia de atribuire la care entitatea contractantă a transmis puncte de vedere,
- 10 contestaţii privind documentaţia de atribuire la care entitatea contractantă a transmis puncte de vedere.

Consiliul a emis Decizia nr. ..., dipunând următoarele: "respinge ca nefondate, în totalitate, un număr de 5 contestaţii, respinge ca inadmisibilă o contestaţie şi admite în parte 4 contestaţii."

Ulterior, entitatea contractantă a procedat la implementarea remedierilor impuse prin Decizia Consiliului, modificând documentaţia de atribuire. Prin adresa DPA nr. 1508.1/02.11.2017 a publicat în S.E.A.P. la secţiunea "Documentaţie, clarificări şi decizii" remedierile la documentaţia de atribuire.

Accesarea ofertelor a avut loc în data de 14.11.2017.

Până la data limită de depunere a ofertelor, au fost depuse 4 oferte, după cum urmează:

1. ....

Procesul de verificare a îndeplinirii criteriilor de calificare referitoare la motivele de excludere şi a oricăror criterii de calificare stabilite în cadrul documentaţiei de atribuire, prin verificarea informaţiilor preliminare prezentate de ofertanţi în D.U.A.E. şi în documentele anexate acestora, a fost detaliat în următoarele procese verbale: Proces-verbal nr. 75/20.11.2017, Proces-verbal nr. 76/21.11.2017, Proces-verbal nr. 82/27.11.2017 şi Proces-verbal nr. 83/28.11.2017.

În cadrul acestei etape, comisia de evaluare a hotărât declararea ofertei depuse de ofertantul ... ca fiind inacceptabilă, în conformitate cu prevederile art. 143 alin. (2) lit. b) din HG nr. 394/2016.

Propunerile tehnice au fost evaluate de către comisia de evaluare în raport cu cerinţele minime din caietul de sarcini şi pe baza informaţiilor prezentate în propunerile tehnice, iar rezultatul evaluării se regăseşte în procesul-verbal nr. 86/06.12.2017, procesul-verbal nr. 91/20.12.2017, procesul-verbal nr. 4/10.01.2018 şi procesul-verbal nr. 9/17.01.2018.

După aplicarea criteriului de atribuire "cel mai bun raport calitate-preţ", conform "Metodologiei de calcul şi evaluare pentru acordarea

punctajelor fiecărui factor", a fost stabilit clasamentul ofertelor, după cum urmează:

Nr. crt.	Ofertant	Punctaj factor de evaluare "Calitate "	Punctaj factor de evaluare "Preţul ofertei"	Punctaj total	Clasament
1	Asocierea ...	44,91	49,15	94,06	Locul 1
2	...	43,93	50	93,93	Locul 2
3	...	47,57	45,95	93,52	Locul 3

Ponderile aferente celor doi factori de evaluare au fost:

1. Preţul ofertei = 50 puncte
2. Calitate = 50 puncte

După transmiterea comunicărilor privind rezultatul procedurii, au fost solicitate informaţii din cadrul dosarului de achiziţie, după cum urmează:

- ofertantul ... prin adresa nr. 20.02KAR2018/20.02.2018 şi prin adresa nr. 20.02KAR/2018, înregistrate la ... - Direcţia Proceduri Achiziţii cu nr. 254/20.02.2018 şi respectiv cu nr. 262/21.02.2018.
- Ulterior, entitatea contractantă prin adresele nr. 304.1/21.02.2018 şi nr. 345.1/28.02.2018, emise de către Direcţia Generală de Achiziţii - Direcţia Proceduri Achiziţii, a comunicat că informaţiile solicitate de către contestatoare intră sub incidenţa prevederilor art. 231 alin. 4 din Legea nr. 99/2016, respectiv, ulterior finalizării procedurii de atribuire, dosarul achiziţiei sectoriale are caracter de document public, iar conform art. 224 din acelaşi act normativ, procedura de atribuire se finalizează prin încheierea contractului sectorial sau anularea procedurii de atribuire. Totodată entitatea contractantă a comunicat contestatoarei că are obligaţia respectării prevederilor art. 70 alin. (1) şi art. 231 alin. (6) din Legea nr. 99/2016 privind achiziţiile sectoriale.

Cu privire la contestaţia formulată de ... prin care solicită anularea adresei nr. DPA. nr. 295/1/19.02.2018, entitatea contractantă solicită respingerea ca nefondată, întrucât răspunsul comunicat a fost formulat în conformitate cu prevederile art. 228 alin. (2) lit. c) din Legea nr. 99/2016 privind achiziţiile sectoriale .

Cu privire la petitul nr. 2 al contestaţiei, respectiv anularea deciziei prin care a fost declarată admisibilă şi câştigătoare oferta depusă de Asocierea .... precum şi anularea tuturor actelor administrative emise de către entitatea contractantă care au stat la baza deciziei de declarare admisibilă şi câştigătoare a ofertei, entitatea contractantă învederează că în conformitate cu dispoziţiile prevăzute de art. 230 din Legea nr. 99/2016 privind achiziţiile sectoriale, are obligaţia de a cuprinde în raportul procedurii de atribuire toate informaţiile şi documentele prin care se pronunţă cu privire la analizarea ofertei şi rezultatele procesului de calificare şi/sau selecţie, denumirea ofertantului declarat câştigător şi motivele pentru care oferta acestuia a fost desemnată câştigătoare, precum şi motivele respingerii unei oferte.

Pentru considerentele expuse, raportat la dispoziţiile legale anterior menţionate, se impune respingerea ca nefondat a acestui petit întrucât entitatea contractantă avea obligaţia legală să declare ofertantul câştigător

prin raportul procedurii de atribuire şi nu prin emiterea unei decizii, astfel cum afirmă în mod netemeinic şi nefondat contestatoarea ...

Cu privire la petitul 3 al contestaţiei, respectiv solicitarea de anulare parţială a raportului procedurii în partea dedicată punctajelor acordate ofertelor depuse de ...şi de asocierea declarată câştigătoare, entitatea contractantă susţine că acesta a fost întocmit şi cuprinde toate documentele /informaţiile prevăzute de dispoziţiile Legii nr. 99/2016 privind achiziţiile sectoriale.

Propunerile tehnice au fost evaluate de către comisia de evaluare în raport cu cerinţele minime din caietul de sarcini şi pe baza informaţiilor prezentate în propunerile tehnice, iar în conformitate cu documentaţia de atribuire, criteriul de atribuire este "cel mai bun raport calitate-preț, constituit din două componente, unul fiind „preţul ofertei" (50%), celălalt „calitate" (50%).

Cu privire la petitul 4, prin care contestatoarea solicită anularea adresei nr. DPA 304.1/21.02.2018, prin care s-a respins cererea acesteia de comunicare a caracteristicilor şi avantajelor, precum şi algoritmul de calcul relative la oferta sa şi oferta declarată câştigătoare, în funcţie de fiecare din cei 14 factori de evaluare, entitatea contractantă menţionează, referitor la clasament, că s-a întocmit prin cumulul celor 2 punctaje, conform Metodologiei de calcul din documentaţia de atribuire publicată în S.E.A.P.

Cei 14 factori de evaluare nu conţin elemente de evaluare subiective şi se bazează pe calcule făcute pe baza documentelor prezentate în ofertă.

Clasamentul pentru factorul de evaluare „Calitate" s-a întocmit în urma înscrierii parametrilor tehnici din ofertele tehnice, din certificatele de omologare, din documente emise de organisme autorizate, parametri identificaţi atât de comisia de evaluare, cât şi de fiecare ofertant în oferta depusă.

Spre exemplu: pentru subfactorul 2.1. - puterea specifică instalată pentru tracţiune (kw/tonă), au fost identificare în certificatele de omologare şi în fişele tehnice valorile puterii maxime a motoarelor pentru fiecare gamă de autobus, precum şi masele maxime pentru fiecare autobus din cele 3 game.

Valorile au fost introduse în fişele de punctaj ca rapoarte între puterea motorului şi masa fiecărui autobuz. Rapoartele obţinute au fost introduse în formula de calcul, rezultând punctajul fiecărui ofertant pentru acest factor.

Astfel, spre exemplu pentru ofertantul Karsan comisia a identificat:

- puterea maximă (Pm) a motoarelor autobuzelor:
- pentru autobuzul gama 10 m, Pm=228 kw, conform specificaţie tehnică anexa 12a, oferta tehnică pag. 35/115 şi caracteristica externă a motorului, anexa 59a,
- pentru autobuzul gama 12 m, Pm=228 kw, conform specificaţie tehnica anexa 12b, oferta tehnică pag. 35/115 şi caracteristica externă a motorului, anexa 59a,
- pentru autobuzul gama 18 m, Pm=265 kw, conform specificaţie tehnică anexa 12c, oferta tehnică pag. 35/115 şi caracteristica externă a motorului, anexa 59b

- masa maximă a autobuzelor (Mmax):
- pentru autobuzul gama 10 m, Mmax=19.200 kg, conform specificaţie tehnică anexa 12a, oferta tehnică pag. 32/115,
- pentru autobuzul gama 12 m, Mmax=19.200 kg, conform specificaţie tehnică anexa 12b, oferta tehnică pag.32/115,
- pentru autobuzul gama 18 m, Mmax=30.000 kg, conform specificaţie tehnică anexa 12c, oferta tehnică pag.32/115,
- Au rezultat următoarele rapoarte:
- Pm/Mmax=11,87 kw/tona, pentru autobuzul gama 10 m,
- Pm/Mmax=11,87 kw/tona, pentru autobuzul gama 12 m,
- Pm/Mmax=8,83 kw/tona, pentru autobuzul gama 18 m,

Similar, s-a procedat pentru ofertantul Otokar, rezultând:

- puterea maximă (Pm) a motoarelor autobuzelor:
- pentru autobuzul gama 10 m, Pm=220 kw, conform ofertă tehnică 25, documentul 85R-004847, pag.1974 şi caracteristica externă a motorului, anexa 55, pag.2592,
- pentru autobuzul gama 12 m, Pm=220 kw, conform oferta tehnică 25, documentul 85R-004847, pag. 1974 şi caracteristica externă a motorului, anexa 55, pag.2592
- pentru autobuzul gama 18 m, Pm=271 kw, conform oferta tehnică 25, documentul E4-24R-030581, pag. 1929 şi caracteristica externă a motorului, oferta tehnică 4, pag. 214,
- masa maximă a autobuzelor (Mmax):
- pentru autobuzul gama 10 m, Mmax=18.000 kg, conform răspuns clarificări DPA nr. 12/-4.01.2018;
- pentru autobuzul gama 12 m, Mmax=18.000 kg, conform răspuns clarificări DPA nr. 12/-4.01.2018;
- pentru autobuzul gama 18 m, Mmax=28.000 kg, conform răspuns clarificări DPA nr. 12/-4.01.2018.
- Au rezultat următoarele rapoarte:
- Pm/Mmax=12,22 kw/tonă, pentru autobuzul gama 10 m,

Pm/Mmax=12,22 kw/tonă, pentru autobuzul gama 12 m,

- Pm/Mmax=9,67 kw/tonă, pentru autobuzul gama 18 m.

Aplicând formula din metodologia de calcul şi evaluare, a rezultat următorul punctaj pentru acest subfactor:

- ofertantul Karsan: 3,40x12,5% + 3,40x80% + 3,19x7,5% = 3,38 puncte,
- ofertantul asocierea Otokar: 3,50x12,5% + 3,50x80% + 3,50x7,5% = 3,50 puncte,

Această metodologie ce a făcut parte din documentaţia de atribuire a fost aplicată de comisia de evaluare pentru toţi cei 14 subfactori de evaluare din cadrul factorului de evaluare calitate şi este prezentată detaliat în anexele fişelor de punctaj A, B şi C pentru fiecare ofertant şi centralizatorul fişa de puncataj, anexe ale procesului verbal nr. 9/17.01.2018.

Pentru considerentele expuse, entitatea contractantă solicită respingerea ca nefondat a acestui petit.

Cu privire la petitul 5, prin care contestatoarea solicită anularea adresei nr. DPA 345.1/28.02.2018, prin care s-a respins cererea de acces

la dosarul achiziţiei, entitatea contractantă solicită să se constate că potrivit Formularului nr. 13, care constituie anexă la documentaţia de atribuire ce reprezintă Declaraţia privind partea/ părţile din propunerea tehnică şi financiară, care au caracter confidenţial, reprezentantul legal al ... având calitatea de lider de asociere a precizat, că *"următoarele părţi /informaţii din propunerea tehnică şi din propunerea financiară:*

a. propunerea tehnică integral;

b. propunerea tehnică financiară integral;

c. toate clarificările şi răspunsurile la clarificări legate de propunerea tehnică şi financiară au caracter confidenţial, pentru a nu prejudicia interesele legitime în ceea ce priveşte secretul comercial şi dreptul de proprietate intelectuală, având în vedere:

Obligaţiile autorităţii contractante prevăzute în cadrul art. 70 alin. (1) din Legea nr. 99/2016, art 129 alin. (1) din HG nr. 394/2016, art. 231 alin. 5 şi 6 din Legea nr. 99/2016, art. 19 alin. (3) din Legea nr. 101/2016."

Entitatea contractantă putea permite accesul neîngrădit la documentele de calificare, propuneri tehnice şi/sau financiare care nu au fost declarate de ofertanţi ca fiind confidenţiale, clasificate sau protejate de un drept de proprietate intelectuală, astfel cum statuează dispoziţiile art. 231 alin. (6) din Legea nr. 99/2016 privind achiziţiile sectoriale.

Cu privire la petitul 6, prin care contestatoarea solicită anularea adresei nr. DPA 358.1/05.03.2018, reprezentând răspunsul la notificarea prealabilă prin care i s-a comunicat că nu se vor adopta măsuri de remediere, entitatea contractantă a formulat răspuns la notificarea prealabilă, prin adresa nr. D.P.A. nr. 358.1 /05.03.2018, în conformitate cu prevederile art. 6 alin. (4) din Legea nr. 101/2016.

Cu privire la petitul 7, prin care contestatoarea solicită reevaluarea ofertei sale şi a ofertei declarate câştigătoare şi declararea ofertei depuse de asociere în principal ca fiind inadmisibilă, iar în subsidiar ca având un punctaj inferior ofertei contestatoarei, entitatea contractantă solicită respingerea ca nefondat a acestui petit, având în vedere că a precizat prin adresa D.P.A. nr. 358.1 /05.03.2018 că *,"în conformitate cu documentaţia de atribuire, criteriul de atribuire este cel mai bun raport calitate-preţ, constituit din două componente, una dintre ele fiind preţul ofertei, care reprezintă 50% din factorul total de evaluare, iar clasamentul s-a făcut pentru punctajul total şi nu doar pentru "preţul ofertei".*

1. În ceea ce priveşte motivele pentru care contestatoarea susţine că oferta declarată câştigătoare este inadmisibilă sub aspectul neconformităţii, entitatea contractantă face următoarele precizări:

Comisia de evaluare a declarat oferta depusă de Asocierea ...admisibilă în baza documentelor depuse de către ofertant în cadrul procedurii de licitaţie deschisă din data de 10.11.2017, având în vedere că au fost respectate şi satisfăcute toate specificaţiile tehnice şi toate cerinţele stabilite şi impuse de entitatea contractantă prin documentaţia de atribuire.

În continuare, entitatea contractantă răspunde punctual criticilor formulate de contestatoare privind neconformitatea ofertei declarate câştigătoare:

a. "Nerespectarea cerinţei privind dimensiunile generale constructive ale autobuzului".

Aprecierea contestatoarei privind neconformitatea dimensiunilor generale în concordanţă cu cerinţa achizitorului este incorectă, întrucât dimensiunile generale ale autobuzelor ofertate de Asocierea ... nu sunt în conformitate cu cerinţele caietului de sarcini de la cap. 6.3.2. *Caracteristici dimensionale*, dovedite prin documentele de omologare C.E. prezentate la ofertă, aşa cum a fost solicitat prin documentaţia de atribuire, sunt nefondate şi se bazează, aşa după cum însăşi contestatoarea afirmă în cuprinsul notificării prealabile în penultimul alineat la pag. 5, doar pe solicitările de clarificări, notificările prealabile şi contestaţiile formulate de Asociere, anterior datei de depunere a ofertelor iar, pe de altă parte, din informaţiile publicate pe site-ul membrilor Asocierii.

Anexele depuse de contestatoare la notificarea prealabilă nu probează neconformitatea ofertei Asocierii, întrucât acestea sunt preluate din mediul virtual, şi nu din elementele propunerii tehnice depuse de Asocierea ...în cadrul procedurii organizate de entitatea contractantă.

Comisia de evaluare a acordat punctajele tuturor ofertanţilor, în baza documentelor depuse în SEAP în data de 10.11.2017, iar prin clarificările solicitate tuturor participanţilor la procedură, au fost respectate prevederile art. 221 alin. (2) din Legea nr. 99/2016 şi nu a fost creat niciun avantaj în favoarea vreunui ofertant.

Asocierea ... a depus în cadrul propunerii tehnice certificate de omologare C.E. dovedind respectarea cerinţei privind dimensiunile generale constructive ale autobuzelor aşa cum a fost solicitat prin documentaţia de atribuire.

Prin răspunsul D.P.A. nr. 358.1/05.03.2018, entitatea contractantă a confirmat că oferta depusă de Asociere este conformă cu cerinţele caietului de sarcini de la capitolul 6.3.2 respectiv 10,70 m pentru gama de 10 m, 12,350 m pentru gama de 12m şi 18,40 m pentru gama de 18m. Asocierea ... a prezentat certificatele de omologare/certificare pentru autobuzele fabricate cu dimensiunile maxime solicitate prin documentaţia de atribuire, respectiv 10,70 m pentru gama de 10 m, 12,350 m pentru gama de 12 m şi 18,40 m pentru gama de 18m.

Documentele de omologare prezentate în propunerea tehnică îndeplinesc cerinţele stabilite prin documentaţia de atribuire, ce fac parte integrantă din propunerea tehnică, după cum urmează:

- Certificate de omologare CE conform Directivei 2007/46/EC - Anexa 1.1 în care se regăsesc dimensiunile autobuzelor pentru care au fost obţinute omologările - pag. 18 pentru autobuzele de 18.000 mm şi pag. 7 pentru autobuzele de 10.700 mm;
- Referitor la documentele de omologare prezentate în propunerea tehnică iniţial, comisia de evaluare a solicitat prin adresa D.P.A. nr. 1756.1/06.12.2017 clarificări după cum urmează:

"Vă rugăm să prezentaţi certificatele de omologare a vehiculelor confom cerinţelor caietului de sarcini (gama de 10m cu lungimea maximă de 10,70 m, gama de 12 m cu lungimea maximă de 12,35 m şi gama de 18 m cu lungimea maximă de 18,40 m). De asemenea, vă rugăm să prezentaţi documentaţia de omologare a autobuzului, din care să rezulte

că: autobuzele ofertate vor fi omologate cu Certificat de omologare de tip RAR sau omologat de autorităţile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3", respectiv pentru autobuzele ofertate ZX16SA3BX_EU şi RX16SR2BX_EU".

Prin răspunsul transmis la această solicitare sub nr. DPA 2197/15.12.2017, Asocierea ... a prezentat dosarul complet de omologare pentru cele 3 game de autobuze - Anexa 1.2 din care rezultă că dimensiunile autobuzelor respectă cerinţele documentaţiei de atribuire (pag. 231 si pag. 57 pentru autobuzul din gama de 18 m şi pag. 198 și pag. 130 pentru autobuzul din gama de 10 m și 12 m).

În propunerea tehnică a Asocierii au fost prezentate, de asemenea, comunicările privind omologarea autobuzelor în baza Regulamentului 107, anexate la prezentul punct de vedere în anexa 1.3. în care au fost evidenţiate dimensiunile autobuzelor omologate şi din care rezultă respectarea cerinţelor din documentaţia de atribuire privind dimensiunile (pag. 291 pentru autobuzul din gama de 18 m și pag. 137 pentru autobuzul din gama de 10 m și 12 m).

Asocierea a prezentat în propunerea tehnică şi certificatele de conformitate pentru cele 3 game de autobuze din care rezultă că dimensiunile autobuzelor ofertate respectă cerinţele documentaţiei de atribuire. Certificatele de conformitate sunt prezentate în anexa 1.4. la prezentul punct de vedere în care s-au evidenţiat dimensiunile autobuzelor (pag. 2 pentru autobuzul din gama de 18 m şi pag. 4 pentru autobuzul din gama de 10 m şi pag. 6 pentru autobuzul din gama de 12 m).

Aceste extrase din documentaţie au fost declarate de către Asocierea ... ca făcând parte dintr-o documentaţie confidenţială, motiv pentru care entitatea contractantă nu poate să pună la dispoziţia contestatoarei aceste documente.

Orice documente, inclusiv cele din mediul virtual depuse de contestatoare nu pot influenţa efectul juridic al certificatelor de omologare depuse de Asociere la ofertă.

b. "Nerespectarea cerinţei privind documentaţia de omologare a autobuzelor".

Conform prevederilor caietului de sarcini, cap. 2 - Condiţii tehnice eliminatorii, pct. 1 din tabel, ofertantul trebuie să prezinte la ofertă *"... Certificat de omologare de tip RAR (Registrul Auto Român) sau certificat de omologare acordat de către autorităţile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3. Respectarea condiţiilor prevăzute de regulamentele CEE-ONU la care România a aderat".*

Afirmaţia contestatoarei că Asocierea *"nu numai că nu deţinea, la data depunerii ofertei certificate de omologare de tip RAR, dar aceasta nu deţinea, nici măcar certificat omologat de autorităţile competente în unul din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3"*, este incorectă. Aşa după cum însuşi contestatoarea susţine în notificarea prealabilă la pag. 6, argumentele se raportează doar la solicitările de clarificări la documentaţie ale Asocierii, formulate anterior depunerii ofertei în cadrul procedurii din data de 10.11.2017.

Asocierea ... a depus documentele de omologare ale autobuzelor în conformitate cu cerinţele documentaţiei de atribuire.

Informările şi întrebările puse de Asocierea ... în perioada anterioară depunerii ofertelor nu sunt concludente în evaluarea ofertei tehnice, acestea nefiind incluse în propunerea tehnică astfel încât să modifice cerinţele impuse prin documentaţia de atribuire.

Documentele de omologare prezentate în propunerea tehnică îndeplinesc cerinţele stabilite prin documentaţia de atribuire, ce fac parte integrantă din propunerea tehnică, după cum urmează:

Certificate de omologare CE conform Directivei 2007/46/EC – (Anexa 1.1.)

Referitor la documentele de omologare prezentate în propunerea tehnică iniţial, comisia de evaluare a solicitat prin adresa D.P.A. nr. 1756.1/06.12.2017 clarificări după cum urmează:

"Vă rugăm să prezentaţi certificatele de omologare a vehiculelor confom cerinţelor caietului de sarcini (gama de 10m cu lungimea maximă de 10,70m, gama de 12m cu lungimea maximă de 12,35 m şi gama de 18 m cu lungimea maximă de 18,40 m). De asemenea, vă rugăm să prezentaţi documentaţia de omologare a autobuzului, din care să rezulte că: autobuzele ofertate vor fi omologate cu Certificat de omologare de tip RAR sau omologat de autorităţile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3", respectiv pentru autobuzele ofertate ZX16SA3BX_EU si RX16SR2BX_EU".

Prin răspunsul transmis la această solicitare sub nr. DPA 2197/15.12.2017, Asocierea ...a prezentat dosarul complet de omologare pentru cele 3 game de autobuze – (Anexa 1.2).

În propunerea tehnică a Asocierii au fost prezentate de asemenea, comunicările privind omologarea autobuzelor în baza Regulamentului 107, (anexa nr. 1.3.)

Asocierea a prezentat în propunerea tehnică şi certificatele de conformitate pentru cele 3 game de autobuze. (anexa 1.4.)

Aceste extrase din documentaţie au fost declarate de către Asocierea ...ca făcând parte dintr-o documentaţie confidenţială, motiv pentru care entitatea contractantă nu poate să pună la dispoziţia contestatoarei aceste documente.

Orice documente, inclusiv cele din mediul virtual depuse de contestatoare nu pot influenţa efectul juridic al certificatelor de omologare depuse de Asociere la ofertă.

c. "Nerespectarea cerinţei privind deschiderea liberă a uşilor pentru călători".

Conform cerinţelor din caietul de sarcini, cap. 6.3.1, 6.3.2, 6.3.3, punctul B - Dimensiuni interioare: *"deschiderea liberă a uşilor pentru călători min. 1200 mm"*, ofertantul Asocierea ... a prezentat în propunerea tehnică documentele din care reiese că îndeplineşte cerinţa din caietul de sarcini şi a prezentat documentaţii de omologare a celor 3 tipuri de autobuz din una dintr-una dintre ţările membre UE.

Afirmaţia contestatoarei că Asocierea nu respectă cerinţa de la cap. 6.3.1, 6.3.2, 6.3.3, punctul B - ,,Dimensiuni interioare'' din caietul de sarcini, privind deschiderea liberă a uşilor de minim 1200 mm, se bazează pe solicitarea Asocierii de modificare a acestei cerinţe din caietul de sarcini

formulată în cadrul contestaţiei la documentaţia de atribuire, anterior datei de depunere a ofertei.

Asocierea ... a depus în cadrul propunerii tehnice dovada respectării cerinţei privind deschiderea liberă a uşilor pentru călători", respectiv extrasul din propunerea tehnică (ANEXA 2, pag. 3 din care reiese că "lăţimea minimă pentru fiecare uşă 1200 mm. Uşile de autobuz ... respectă şi îndeplinesc CE 2007/46, care include condiţiile de operare a uşilor şi dimensiunea lor"). Entitatea contractantă a solicitat clarificări privind dimensiunea exactă a uşilor, iar Asocierea confirmă prin răspunsul înregistrat la D.P.A. cu nr. 12/04.01.2018 la solicitarea de clarificări, încă o dată, respectarea cerinţei din documentaţia de atribuire cu privire la deschiderea liberă a uşilor.

Prin documentaţia depusă la ofertă se demonstrează faptul că asocierea respectă cerinţa din documentaţia de atribuire privind deschiderea liberă a uşilor pentru călători de minim 1200 mm, şi în acest caz, informările şi întrebările puse în perioada anterioară depunerii ofertei nu au relevanţă. Entitatea contractantă a luat în considerare îndeplinirea de către asociere a acestei cerinţe prezentate prin documentele din ANEXA 2.

d. "Nerespectarea cerinţei privind autorizarea RAR a atelierului service".

Prin caietul de sarcini, capitolul 2, punctul 32 din tabel, s-a solicitat *"La ofertare se va prezenta autorizarea RAR a atelierului service".* Conform propunerii tehnice a Asocierii ... a fost prezentată autorizaţia tehnică emisă de RAR nr. 19558/17.02.2017, ofertantul îndeplinind această cerinţă din caietul de sarcini, aşa cum a fost solicitată prin documentaţia de atribuire.

Afirmaţia contestatoarei că Asocierea nu respectă cerinţa privind autorizarea RAR a atelierului service este incorectă întrucât, conform propunerii tehnice a Asocierii ... a fost prezentată autorizaţia tehnică emisă de RAR.

Asocierea .... a depus în cadrul propunerii tehnice dovada respectării cerinţei privind autorizarea R.A.R. a atelierului service.

Prin documentaţia de atribuire, la capitolul 2 - Condiţii tehnice eliminatorii, punctul 32 din tabel s-a prevăzut că ofertantul trebuie să "prezinte autorizarea R.A.R. a atelierului service".

Entitatea contractantă a solicitat prin documentaţia de atribuire, ca atelierul service trebuie să fie autorizat R.A.R., fără a se indica categoria autovehiculelor.

Prin documentaţia de atribuire s-a specificat *"Autobuzele ofertate vor fi omologate cu Certificat de omologare de tip R.A.R. sau omologat de autorităţile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3. Dacă autobuzul este omologat doar de autorităţile competente din UE, omologarea de tip de către R.A.R. a acestuia se va efectua de către ofertantul câştigător, în termen de maxim 45 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala şi riscul său."*

În funcţie de tipul autobuzului ce va fi livrat şi omologat la R.A.R., furnizorul este obligat să îşi obţină extinderea autorizării R.A.R. a service-ului pentru acel tip de autovehicul. În caz contrar, va pierde dreptul de a furniza şi realiza mentenanţa acestui tip de autobuz în România, aplicându-

se prevederile contractului privind rezilierea. Prin oferta tehnică, Asocierea şi-a asumat îndeplinirea cerinţelor de mentenanţă şi reparaţii aşa cum a fost solicitat prin documentaţia de atribuire.

Afirmaţiile contestatoarei privind faptul că Asocierea nu dispune de personal şi dotarea tehnică necesară asigurării asistenţei tehnice şi service-ului sunt incorecte. Pentru extinderea autorizării R.A.R. a service-ului în conformitate cu legislaţia în vigoare, atelierul este auditat de către persoane autorizate R.A.R.

e. "Nerespectarea cerinţei privind materialele utilizate prevăzute de Secţiunea 6.2 din caietul de sarcini"

Asocierea ... a prezentat în cadrul propunerii tehnice toate documentele solicitate în caietul de sarcini la cap. 6.2 Materiale.

Afirmaţia contestatoarei că Asocierea nu respectă cerinţa privind materialele utilizate prevăzute de Secţiunea 6.2 din caietul de sarcini este incorectă, întrucât se raportează doar la o solicitare de remediere formulată prin contestaţie la documentaţia de atribuire, anterior depunerii ofertei.

Asocierea ... a depus în cadrul propunerii tehnice dovada respectării cerinţei privind materialele utilizate, prin documente privind comportarea la foc şi efectele sale secundare asupre materialelor, neutilizarea componentelor interzise (asbest) etc..., îndeplinind condiţiile din documentaţia de atribuire.

f. "Nerespectarea cerinţei prevăzute de Secţiunea 3.2 din caietul de sarcini- Condiţii mecanice.

Afirmaţia contestatoarei că ofertantul Asocierea ...declarat câştigător, nu respectă cerinţa prevăzută la secţiunea 3.2 din caietul de sarcini - Condiţii mecanice, este incorectă.

Asocierea ... a depus în cadrul propunerii tehnice, dovada respectării cerinţei privind Condiţii mecanice - Şocuri şi vibraţii, prin prezentarea certificatelor de omologare CEE-ONU R66 pentru şocuri şi vibraţii în conformitate cu cerinţele cap. 3.2.- Condiţii mecanice din caietul de sarcini.

2. Cu privire la solicitarea contestatoarei, respectiv „r*eevaluarea ofertei contestatoarei ... şi a ofertei declarate câştigătoare şi declararea ofertei depuse de Asociere ca având un punctaj total inferior ofertei subscrisei, cu condiţia declarării ofertei subscrise ca fiind admisibilă şi câştigătoare”,* entitatea contractantă solicită respingerea acesteia ca nefondată, pentru următoarele considerente:

Deşi în urma evaluării ofertei depuse de către contestatoare, s-a acordat un punctaj de 93,93 puncte, compus din 50 puncte pentru factorul de evaluare preţul ofertei şi 43,93 puncte pentru factorul de evaluare "Calitate", în ceea ce priveşte calculele pentru factorul de evaluare "Calitate" în mod temeinic şi legal punctajul acordat a fost corect calculat raportat la documentaţia de atribuire, ţinând cont de dispoziţiile prevăzute de art. 209 alin. (5) lit. a) din Legea nr. 99/2016 și, pe cale de consecinţă, solicitarea contestatoarei ... de reevaluare a ofertei este nefondată.

În ceea ce priveşte afirmaţia contestatoarei "având în vedere că subscrisa am obţinut punctajul maxim pentru factorul de evaluare preţul ofertei”, entitatea contractantă precizează că în conformitate cu documentaţia de atribuire, criteriul de atribuire este "cel mai bun raport

calitate-preț, constituit din două componente, unul fiind „preţul ofertei" (50%), celălalt „calitate" (50%). Clasamentul s-a întocmit prin cumulul celor 2 punctaje şi a fost întocmit conform Metodologiei de calcul din documentaţia de atribuire publicată în S.E.A.P.

Cei 14 factori de evaluare nu conţin elemente de evaluare subiective şi se bazează pe calcule făcute pe baza documentelor prezentate în ofertă.

Pe cale de consecinţă, în mod netemeinic contestatoarea afirmă că, *"se produce o încălcare gravă a dreptului de apărare a contestatorului".*

Afirmaţia că *"ultimii patru factori de evaluare sunt punctaţi pe baza declaraţiilor ofertanţilor"* este incorectă, deoarece toate declaraţiile prezentate de ofertanţi au fost însoţite de documente justificative.

Cu privire la afirmaţiile contestatoarei prin care susţine că *"precizarea informaţiilor solicitate prin adresa nr. DPA nr. 262.1/21.02.2018 era obligatorie având in vedere dispoziţiile legale prevăzute de art. 228 alin. 2, lit c) din Legea nr. 99/2016"*, entitatea precizează că informaţiile au fost solicitate de contestatoare prin adresele înregistrate sub nr. 254/20.02.2018 şi nr. 262/21.02.2018 la Direcţia Proceduri Achiziţii din cadrul PMB si sub nr. 20.02.KAR/2018.

Ulterior, entitatea contractantă a răspuns solicitărilor anterior menţionate prin adresa înregistrată sub nr. D.P.A. nr. 262.1/21.02.2018 şi publicată în S.E.A.P.

Cu privire la critica formulată de contestatoare privind "*Capacitatea de transport"*, comisia de evaluare a respectat întocmai modalitatea de calcul prevăzută la subfactorul 2.10 din Metodologia de calcul şi evaluare pentru acordarea punctajelor, pe baza documentelor prezentate în propunerea tehnică de Asocierea ... Din documentele prezentate în ofertă (anexa 6), pe baza Metodologiei de calcul, au rezultat următoarele valori:

- Pentru autobuzul de 10,7m suprafaţa pentru călători în picioare este 7,81 m^2.

Suprafaţa 7,81 m^2 X 6,5 călători/m^2= 50,75 călători în picioare

- Pentru autobuzul de 12m suprafaţa pentru călători în picioare este 9,624 m^2.

Suprafaţa 9,624 m^2 X 6,5 călători/m^2= 62,55 călători în picioare

- Pentru autobuzul de 18m suprafaţa pentru călători în picioare este 8,885 m^2+ 8,22m^2. Suprafaţa (8,885 m^2+ 8,22 m^2) X 6,5 călători/ m^2= 111,18 călători în picioare.

Cele de mai sus, demonstrează că afirmaţia contestatoarei conform căreia capacitatea de transport s-a calculat pentru 8 călători/ m^2 şi nu 6,5 călători/ m^2, aşa cum este precizat în caietul de sarcini, este incorectă.

Modalitatea de calcul se poate constata din Fişa de punctaj - Anexa C - Asocierea ... ce face parte integrantă din procesul verbal nr. 9 din 17.01.2018.

Cu privire la critica formulată de contestatoare privind *"Capabilitatea de livrare"*, entitatea contractantă precizează că Asocierea a prezentat documentul privind capabilitatea de livrare în cadrul propunerii tehnice, declarată confidenţială conform Formular 13.

Cu privire la critica formulată de contestatoare privind criteriul de evaluare nr. 12- Fiabilitate, număr oră manoperă, entitatea contractantă face următoarea menţiune:

- Evaluarea s-a bazat conform cerinţelor din Metodologia de calcul şi evaluare pentru acordarea punctajelor, pe baza *"extraselor detaliate pentru fiecare operaţie din cele solicitate pentru evaluare, în conformitate cu manualul de întreţinere şi reparaţie a producătorului autobuzului",* documente prezentate în propunerea tehnică declarată confidenţială conform Formular 13.

Cu privire la critica formulată de contestatoare privind criteriul de evaluare nr. 13 "Coeficientul de disponibilitate", entitatea contractantă precizează că Asocierea a prezentat documentul privind Coeficientul de disponibilitate în cadrul propunerii tehnice, declarată conform Formular 13 confidenţială.

Cu privire la critica formulată de contestatoare privind cerinţa "Criteriul social", entitatea contractantă susţine că nu a luat în calcul numai declaraţia pe proprie răspundere a ofertantului Asocierea .., ci a analizat toate documentele prezentate de acesta cu privire la persoanele declarate defavorizate. Comisia de evaluare a verificat informaţiile cuprinse în documentele şi dovezile prezentate de ofertanţi. Mai mult decât atât, au fost formulate solicitări de clarificări tuturor ofertanţilor pe acest aspect, pentru a se asigura o concurenţă reală între participanţii la procedură.

3. Accesul la documentele dosarului.

Având în vedere solicitarea contestatoarei de a avea acces la dosarul constituit la Consiliu, inclusiv la dosarul de achiziţie, toţi ofertanţii au declarat parţial sau integral anumite părţi din propunerile tehnice, financiare sau experienţă similară ca fiind confidenţiale depunând în acest sens Formularul nr. 13.

Entitatea contractantă nu a permis accesul la dosarul de achiziţie având ca obiect "400 autobuze urbane", întrucât sunt incidente prevederile art. 231 alin. (4) din Legea nr. 99/2016 respectiv, „ulterior finalizarii procedurii de atribuire, dosarul achiziţiei sectoriale are caracter de document public", iar conform art. 224 din Legea nr. 99/2016 „procedura de atribuire se finalizeaza prin: încheierea contractului sectorial sau anularea procedurii de atribuire".

Potrivit art. 231 alin. (6) din Legea nr. 99/2018 "Prin excepţie de la prevederile alin. (5), după comunicarea rezultatului procedurii de atribuire, entitatea contractantă este obligată să permită, la cerere, într-un termen care nu poate depăşi o zi lucrătoare de la data primirii cererii, accesul neîngrădit al oricărui ofertant/candidat la raportul procedurii de atribuire, precum şi la informaţiile din cadrul documentelor de calificare, propunerilor tehnice şi/sau financiare care nu au fost declarate de către ofertanţi ca fiind confidenţiale, clasificate sau protejate de un drept de proprietate intelectuală".

Din cauza faptului că procedura de achiziţie nu s-a finalizat, iar ofertele depuse conţin elemente confidenţiale, entitatea contractantă este obligată să le protejeze.

Astfel, entitatea contractantă are obligaţia respectării prevederilor art. 70 alin. (1) din Legea nr. 99/2016 care stipulează: "(1) Fără a aduce atingere celorlalte prevederi ale prezentei legi sau dispoziţiilor legale privind liberul acces la informaţiile de interes public ori ale altor acte normative care reglementează activitatea entităţii contractante, entitatea

contractantă are obligaţia de a nu dezvălui informaţiile transmise de operatorii economici indicate de aceştia ca fiind confidenţiale, inclusiv secrete tehnice sau comerciale şi elementele confidenţiale ale ofertelor."

Documentele confidenţiale intră în sfera de aplicare a protecţiei confidenţialităţii și sunt opozabile terţilor, iar entitatea contractantă nu poate încălca protecţia legală de confidenţialitate recunoscută de legislaţia achiziţiilor sectoriale.

Aprecierea, în ce măsură documentele declarate confidenţiale au sau nu caracter protejat, trebuie făcută prin prisma reglementării speciale din legislaţia achiziţiilor publice care impun motivarea.

În contextul achiziţiilor sectoriale, noţiunea de informaţii confidenţiale acoperă acele date care, dacă ar ajunge la cunoştinţa unor terţi, în principal, cei aflaţi în relaţie de concurenţă, ar determina prejudicii unei întreprinderi şi pentru acest motiv, entităţile contractante au obligaţia de a asigura confidenţialitatea acestui tip de informaţii (secrete de afaceri).

Contrar susţinerilor contestatoarei că nu s-a demonstrat caracterul confidenţial, entitatea contractantă a adus la cunoştinţa tuturor ofertanţilor prin publicarea în S.E.A.P. a raportului procedurii, extrase din declaraţiile ofertanţilor cu privire la informaţiile din cadrul ofertelor declarate confidenţiale.

Având în vedere motivele expuse anterior, entitatea contractantă solicită respingerea contestaţiei depusă de ... ca nefondată.

Prin adresa nr. 425.1/22.03.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 11899/22.03.2018, entitatea contractantă formulează punct de vedere cu privire la contestaţia formulată de către ...SRL.

Entitatea contractantă menţionează că în cadrul procedurii de achiziţie, contestatoarea a obţinut cel mai mare punctaj la factorul de evaluare "calitate" şi a obţinut cel mai mic punctaj la factorul de evaluare "preţul ofertei". Factorul de evaluare "calitate" a fost calculat analizând informaţiile, înscrisurile şi documentele prezentate de cei trei ofertanţi, şi nu cuprind aspecte subiective, de interpretare, care ar fi putut fi contestate.

Raportul procedurii nr. 248/19.02.2018 a fost întocmit pe baza unui proces de evaluare, care a respectat toată succesiunea etapelor în analizarea ofertelor depuse, respectiv:

- verificarea îndeplinirii criteriilor de calificare de către ofertanţi, verificarea conformităţii îndeplinirii criteriilor tehnice ale ofertanţilor cu prevederile caietului de sarcini şi cu criteriile de atribuire, verificarea propunerilor financiare prezentate de ofertanţi, inclusiv verificarea conformităţii cu propunerile tehnice, verificarea aritmetică, verificarea încadrării în fondurile care pot fi disponibilizate pentru îndeplinirea contractului sectorial;
- în vederea unei evaluări corecte, entitatea contractantă a solicitat clarificări, stabilind ofertele inacceptabile şi/sau neconforme şi motivele care au stat la baza încadrării acestora în fiecare din aceste categorii, declarând ulterior ofertele admisibile;
- în urma aplicării criteriului de atribuire "cel mai bun raport calitate-preţ" ofertelor admisibile, a fost stabilită oferta câştigătoare.

Raportul procedurii de atribuire nr. 248/19.02.2018 a fost întocmit şi cuprinde toate documentele/informaţiile prevăzute de dispoziţiile Legii nr. 99/2016 privind achiziţiile sectoriale. Criteriul de atribuire a fost "cel mai bun raport calitate- preţ", constituit din două componente, unul fiind „preţul ofertei" (50%), celălalt „calitate" (50%). Comisia de evaluare a efectuat punctajul pentru cele două componente în baza informaţiilor şi documentelor prezentate în ofertele depuse.

Propunerile tehnice au fost evaluate de către Comisia de evaluare în raport cu cerinţele minime din Caietul de Sarcini şi pe baza informaţiilor prezentate de ofertanţi în propunerile tehnice, iar în conformitate cu documentaţia de atribuire, criteriul de atribuire "cel mai bun raport calitate-preţ", constituit din două componente, unul fiind „preţul ofertei" (50%), celălalt „calitate" (50%). Astfel, a fost stabilit punctajul pe componenta calitate, contestatoarea obţinând cel mai mare punctaj dintre ofertele depuse, iar pe componenta preţul ofertei obţinând cel mai mic punctaj, fiind clasat pe locul 3.

În conformitate cu dispoziţiile prevăzute de art. 230 din Legea nr. 99/2016, privind achiziţiile sectoriale, entitatea contractantă are obligaţia de a cuprinde în raportul procedurii de atribuire toate informaţiile şi documentele prin care se pronunţă cu privire la analizarea ofertei şi rezultatele procesului de calificare şi/sau selecţie, denumirea ofertantului declarat câştigător şi motivele pentru care oferta acestuia a fost desemnată câştigătoare, precum şi motivele respingerii unei oferte, condiţii pe care entitatea contractantă le-a respectat.

Pe cale de consecinţă, entitatea contractantă solicită respingerea ca nefondat a petitului prin care contestatoarea solicită anularea rezultatului final al procedurii de atribuire comunicat prin Adresa nr. DPA 296.1 din 19.02.2018, a raportul procedurii de atribuire nr. 248/19.02.2018, comunicat la 21.02.2018, precum şi a răspunsului entităţii contractante nr. DPA 361.1/06.03.2018 la notificarea prealabilă formulată de acesta în data de 01.03.2018.

Oferta contestatoarei a fost clasată pe locul 3, cu un punctaj de 93,52 puncte.

Împotriva rezultatului final al procedurii de atribuire, comunicat prin adresa D.P.A. nr. 296.1/19.02.2018, şi a raportului procedurii de atribuire nr. 248/19.02.2018, contestatoarea a formulat notificarea prealabilă înregistrată sub nr. 346/01.03.2018, prin care a solicitat revocarea actelor şi adoptarea măsurilor de remediere prezentate în notificarea prealabilă.

Prin răspunsul la notificarea prealabilă, comunicat de entitatea contractantă prin adresa DPA nr. 361.1/06.03.2018, a fost respinsă notificarea prealabilă şi a fost argumentată în ceea ce priveşte motivele respingerii.

Contestatoarea, cu toate că se consideră vătămată de răspunsul primit la notificarea prealabilă, nu a putut să precizeze în ce constă "vătămarea".

În ceea ce priveşte aspectul invocat de contestatoare privind încalcarea principiului transparenţei prevăzut în mod expres de art. 2 din Legea nr. 98/2016, entitatea contractantă face următoarele precizări: principiile care stau la baza atribuirii contractelor sectoriale, în special

principiul transparenţei prevăzut de art. 2 alin. 2, lit. d) din Legea 99/2016 a fost coroborat în mod eronat cu prevederile din art. 70 alin. (1), art. 79 şi art 231 alin. (5) - (6) din Legea nr. 99/2016, art. 129 alin. (1) din H.G. nr. 394/2016 şi art. 19 alin (1)-(3) din Legea nr. 101/2016, care reglementează confindenţialitatea informaţiilor transmise de operatorii economici.

Entitatea contractantă nu a încălcat principiile care au stat la baza atribuirii contractului sectorial, contestatoarea făcând, în fapt, referire la accesul la propunerea tehnică şi financiară a ofertantului declarat câştigător dar care a fost declarată confidenţială de către acesta.

Entitatea contractantă a respectat principiile prevăzute la art. 2 din Legea nr. 99/2016, publicând anunţul de participare atât în SEAP, cât şi în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, precum şi toate răspunsurile la clarificări, astfel încât a fost asigurat accesul liber şi neîngrădit al oricărui potenţial ofertant la informaţiile procedurii de achiziţie.

Astfel, entitatea contractantă a respectat prevederile art. 70 alin. (1) din Legea nr. 99/2016.

Având în vedere solicitarea contestatoarei de a avea acces la dosarul constituit la Consiliu, inclusiv la dosarul de achiziţie, toţi ofertanţii au declarat parţial sau integral anumite părţi din propunerile tehnice, financiare sau experienţă similară ca fiind confidenţiale, depunând, în acest sens, Formularul nr. 13.

Entitatea contractantă nu a permis accesul la dosarul de achiziţie, întrucât sunt incidente prevederile art. 231 alin. (4) din Legea nr. 99/2016 respectiv, „ulterior finalizarii procedurii de atribuire, dosarul achiziţiei sectoriale are caracter de document public", iar conform art. 224 din Legea 99/2016 „procedura de atribuire se finalizeaza prin: încheierea contractului sectorial sau anularea procedurii de atribuire".

Având în vedere dispoziţiile legale anterior menţionate, precum şi faptul că procedura de achiziţie nu s-a finalizat, iar ofertele depuse conţin elemente confidenţiale, entitatea contractantă este obligată să asigure confidenţialitatea documentelor până la finalizarea procedurii de atribuire.

Documentele confidenţiale intră în sfera de aplicare a protecţiei confidenţialităţii şi sunt opozabile terţilor, iar entitatea contractantă nu poate încălca protecţia legală de confidenţialitate recunoscută de legislaţia achiziţiilor sectoriale.

Aprecierea contestatoarei în ce măsură documentele declarate confidenţiale au sau nu caracter protejat, trebuie făcută prin prisma reglementării speciale din legislaţia achiziţiilor sectoriale, care impun motivarea de către ofertanţi a caracterului confidenţial.

În contextul achiziţiilor sectoriale, noţiunea de informaţii confidenţiale acoperă acele date care, dacă ar ajunge la cunoştinţa unor terţi, în principal, cei aflaţi în relaţie de concurenţă, ar determina prejudicii unei întreprinderi şi pentru acest motiv, entităţile contractante au obligaţia de a asigura confidenţialitatea acestui tip de informaţii (secrete de afaceri).

Prin Formularul nr. 13 ofertanţii ... şi ... au menţionat motivele pentru care anumite informaţii trebuie protejate .

Contrar susţinerilor contestatoarei că nu s-ar fi demonstrat caracterul confidenţial, entitatea contractantă precizează că a adus la cunoştinţa

tuturor ofertanţilor, prin publicarea în S.E.A.P. a raportului procedurii, extrase din declaraţiile ofertanţilor cu privire la informaţiile din cadrul ofertelor declarate confidenţiale la cap. 6 din raportul procedurii.

Referitor la solicitarea contestatoarei de comunicare a anexelor A, B, C şi Centralizatorul - fişa de punctaj, anexe la procesul - verbal nr. 9/17.01.2018, entitatea contractantă reiterează cele menţionate în adresa D.P.A. nr. 328.1/26.02.2018 transmisă contestatoarei, şi anume:

- în ceea ce priveşte solicitarea contestatoarei de a avea acces la studierea dosarului achiziţiei publice, prin adresa DPA 319.1/22.02.2018, entitatea contractantă a precizat că Anexa A - Fişă punctaj pentru factorul de evaluare ,,calitate'', a ofertantului ..., îi va fi pusă la dispoziţie după finalizarea procedurii, întrucât aceasta aparţine unei oferte admisibile, dar care nu a fost declarată câştigătoare. Informarea ofertanţilor cu privire la rezultatul licitaţiei deschise a fost efectuată în conformitate cu prevederile art. 228 alin. (2) lit. c) din Legea nr. 99/2016.

De asemenea, în ceea ce priveşte Anexa B - Fişa de Punctaj pentru factorul de evaluare „calitate", pentru ... a fost transmisă contestatoarei prin adresa D.P.A. nr. 328.1/26.02.2018 cu ştampila şi semnătura entităţii contractante, reprezentând anexa acesteia.

Totodată, Anexa C - Fişă punctaj pentru factorul de evaluare „calitate" al ofertantului Asocierea ..., ce face parte integrantă din procesul verbal nr. 9 din 17.01.2018, conţine parametrii tehnici ai propunerii tehnice, declarată integral ca fiind confidenţială de către ofertant conform Formular nr. 13.

II. În ceea ce priveşte aspectele invocate de contestatoarea ...SRL cu privire la neconformitatea ofertelor depuse de către Asocierea ... şi ... faţă de cerinţele de calificare, astfel cum au fost stabilite prin caietul de sarcini 455963/23.05.2017, afirmaţia contestatoarei conform căreia oferta Asocierii este neconformă este incorectă, întrucât cerinţele de calificare au fost stabilite prin fișa de date a achiziţiei, respectiv DUAE, şi nu prin intermediul caietului de sarcini.

Prin raportul de evaluare întocmit în conformitate cu art. 230 din Legea nr. 99/2016 privind achiziile sectoriale, comisia de evaluare a declarat că oferta Asocierii ... este acceptabilă şi conformă.

De asemenea, prin Dispoziţia Primarului General nr. 1635 din 22.11.2017, în conformitate cu art. 132 alin. (3) din HG nr. 394/2016, au fost numiţi experţi cooptaţi, respectiv profesori universitari de la Universitatea Politehnică Bucureşti, Facultatea de Transporturi, Secţia Autovehicule Rutiere, care au avut o contribuţie importantă, verificând în detaliu comparativ cu cerinţele din caietul de sarcini, ofertele depuse şi au constatat că acestea sunt acceptabile şi conforme.

11.1. A. În ceea ce priveşte aspectele invocate cu privire la neconformitatea ofertei depusă de către Asocierea ..., prin caietul de sarcini, cap. II, pct. 32 din tabel s-a solicitat: *"la ofertare se va prezenta autorizarea R.A.R. a atelierului service*".

Conform propunerii tehnice a Asocierii, a fost prezentată autorizaţia tehnică emisă de R.A.R. 19558/17.02.2017, ofertantul îndeplinind această cerinţă din caietul de sacini, aşa cum a fost solicitată prin documentaţia de atribuire.

Asocierea ... a depus în cadrul propunerii tehnice dovada respectării cerinţei privind autorizarea R.A.R. a atelierului service.

Afirmaţia contestatoarei conform căreia *"autorizarea R.A.R. a atelierului service...trebuie să fie pentru activităţi de reparaţie şi întreţinere a vehiculelor din categoria M3 "*, este incorectă, raportat la cerinţa entităţii contractante, reprezentând o interpretare subiectivă a sa, bazată pe conexarea unor cerinţe distincte din caietul de sarcini.

De fapt, entitatea contractantă a solicitat, prin documentaţia de atribuire, ca atelierul service să fie autorizat R.A.R., fără a se indica o anumită categorie a autovehiculelor.

Prin documentaţia de atribuire s-a specificat că *"autobuzele ofertate vor fi omologate de autorităţile competente în unul din statele membre ale U.E., în categoria M3"*. Dacă autobuzul este omologat doar de autorităţile competente din U.E., omologarea de tip de către R.A.R. a acestuia, se va efectua de către ofertantul câştigător în termen de maxim 45 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala şi riscul său.

Asocierea .... şi-a asumat prin propunerea tehnică prezentată, îndeplinirea tuturor condiţiilor din documentaţia de atribuire privind activităţile de reparaţii şi întreţinere a autobuzelor în perioada de garanţie, aşa cum a fost solicitat prin documentaţia de atribuire.

În funcţie de tipul autobuzului ce va fi livrat şi omologat la R.A.R., furnizorul este obligat să-şi obţină extinderea autorizării R.A.R. a service-ului pe acel tip de autovehicul. În caz contrar, va pierde dreptul de a furniza şi realiza mentenanţa acestui tip de autobuz în România, aplicându-se prevederile contractului privind rezilierea.

Pentru extinderea autorizaţiei R.A.R. a service-ului, în conformitate cu legislaţia în vigoare, atelierul service este auditat de către auditori autorizaţi R.A.R.

Menţionarea de către contestatoare ca şi argument a faptului că achizitorul deţine 8 ateliere autorizate R.A.R., pentru categoria M3 de autovehicule, este incorectă, deoarece achizitorul are în exploatare şi întreţinere, reparaţii autovehicule din această clasă (autobuze urbane cu lungimea de 12m) şi prin urmare, este obligată prin legislaţie să fie autorizată R.A.R. pentru aceste tipuri de autovehicule.

În concluzie, autorizaţia R.A.R. prezentată de Asocierea .... este conformă cu cerinţa din documentaţia de atribuire.

Cu privire la consideraţiile contestatoarei privind faptul că autobuzele ... au motoare MAN, precizând ca sursă "...*din cunoştinţele noastre*...", iar subcontractantul ... S.R.L. nu este autorizat în vederea asigurării asistenţei tehnice în garanţie şi service, aceste consideraţii sunt incorecte şi bazate pe informaţii neconforme cu realitatea.

Dezvoltarea considerentelor exprimate în continuare la cap. 11.1.A, se bazează pe prevederi ale legislaţiei în vigoare care vor fi aplicate obligatoriu după semnarea contractului şi omologarea de tip de către R.A.R., dar aceste cerinţe nu au fost prevăzute în documentaţia de atribuire la faza depunerii ofertelor.

Asocierea a îndeplinit cerinţa privind prezentarea unui atelier de service autorizat R.A.R., astfel încât oferta prezentată de Asociere a fost declarată conformă.

Contestatoarea solicită în mod incorect ca la prezentarea ofertei, ofertanţii să facă dovada că deţin autorizare RAR pentru vehiculele de categoria M3, în condiţiile în care această cerinţă nu a fost solicitată prin documentaţia de atribuire.

11.1.B. În ceea ce priveşte aspectele invocate cu privire la faptul că autobuzul cu tipodimensiunea din gama de 10m nu corespunde cerinţelor caietului de sarcini referitoare la dimensiunile exterioare, entitatea contractantă apreciază că afirmaţia este incorectă deoarece Asocierea a prezentat documentele de omologare CE valabile referitor la autobuzul din gama de 10m în care este precizată lungimea de 10.700 mm în limitele lungimii maxime impuse de entitatea contractantă.

Astfel, entitatea contractantă apreciază că ofertantul Asocierea .... a prezentat în ofertă documentele legale solicitate prin documentaţia de atribuire şi de asemnea, a prezentat experienţa similară în domeniu.

Toate cerinţele exprimate la clarificări se consideră că au fost realizate şi oferta prezentată de Asociere a fost declarată conformă.

Prin Decizia C.N.S.C. nr. ..., Consiliul a dispus că entitatea contractantă "îşi menţine dimensiunile...".

Considerentele privind autobuzul din gama de 10m ofertat de Asociere nu sunt reale şi se afirmă de entitatea contractantă că la ofertă, Asocierea ...a prezentat documentele legale prin care se dovedeşte îndeplinirea cerinţei privind lungimea maximă.

În ceea ce priveşte afirmaţia contestatoarei conform căreia "în baza informaţiilor disponibile pe platformele on-line menţionate şi anexate notificării, rezultă că Asocierea ... nu poate îndeplini condiţiile de calificare a ofertei conforme, întrucât condiţiile tehnice eliminatorii din caietul de sarcini nu sunt satisfăcute în totalitate", entitatea contractantă apreciază că aceasta este incorectă, nu are o bază legală, entitatea contractantă analizând propunerea tehnică a Asocierii ... pe baza cerinţelor din caietul de sarcini declarând oferta conformă din punct de vedere tehnic. Afirmaţia contestatoarei conform căreia propunere tehnică nu poate îndeplini condiţiile de calificare, este incorectă.

Referitor la afirmaţia contestatoarei conform căreia Asocierea ... a ofertat modelul ... C cu modificarea lungimii şi omologarea acesteia în perioada anterioară licitaţiei şi că aceasta ar însemna o încălcare a cerinţei care impune livrarea autobuzelor din producţia curentă, respectiv a cerinţei: *"Autobuzele ce fac obiectul caietului de sarcini trebuie să prezinte o soluţie unitară, verificată în practică pe un produs de serie omologat. Nu se admit prototipuri sau serii mici de autobuze"*, entitatea contractantă face următoarele precizări:

Conform legislaţiei privind omologarea vehiculelor, Ordinul Ministrului Lucrărilor Publice, Transportului şi Locuinţei nr. 211/2003 pentru aprobarea reglementărilor privind condiţiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere în vederea admiterii în circulaţie pe drumurile publice din România RNTR 2, la capitolul 21 se prevede omologarea CE de tip pentru serii mici. De asemenea, la cap. 18 certificatul de conformitate alin. 6 prevede că *"C.O.C. astfel cum este descrisă în partea I a anexei 9 la Directiva 2007/46/CE pentru vehiculele omologate de tip în conformitate*

cu pct. 21, trebuie să conţină în titlul, expresia pentru vehicule complete / completate, omologate de tip în serii mici".

Certificatele de omologare C.E. şi C.O.C prezentate de Asocierea ...în propunerea tehnică pentru autobuzele din gama de 10 m, nu sunt documente de omologare pentru serii mici, şi, în concluzie, afirmaţia contestatoarei este incorectă.

II.2. În ceea ce priveşte aspectele invocate cu privire la neconformitatea ofertei depusă de către ....,

II.2. A. Afirmaţia contestatoarei *"oferta ... este neconformă întrucât nu îndeplineşte condiţia "acelaşi producător/aceeaşi marcă"*, în special în cazul tipodimensiunii din gama de 10m", este incorectă deoarece:

Prin documentele de omologare C.E., prezentate în propunerea tehnică, este specificat, pentru fiecare din cele 3 game de autobuze ofertate, aceeaşi marcă, acelaşi producător cu fabrica de asamblare ... fapt ce asigură cerinţa *"acelaşi producător/aceeaşi marcă"* pentru autobuzele din gama de 10m, 12m şi 18m.

Cu referire la precizarea contestatoarei *"...obligativitatea de a prezenta Certificatele de Conformitate sau documentele de omologare din care să rezulte la rubrica 0.1: Marca autovehiculului şi la rubrica 0.5: Numele şi adresa producătorului...",* entitatea contractantă precizează:

Prin documentele de omologare C.E. la toate cele trei game de autobuze ofertate, este specificat la rubrica 01- aceeaşi marcă a autovehiculului (Menarinibus), la rubrica 05 - acelaşi nume al producătorului (Industria Italiană Autobus S.P.A.) şi la rubrica 08 - aceeaşi fabrică de asamblare (Karsan Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.S). De asemenea, prin răspunsul la clarificarea DPA nr. 1755.1/06.12.2017 punctul 1, ofertantul confirmă uzina producătoare pentru toate tipodimensiunile din gamele de autobuze ofertate care este ...

Documente :

- Certificat de omologare CE autobuz Menarinibus 10,6m - ANEXA 11.1
- Certificat de omologare CE autobuz Menarinibus 12m - ANEXA 11.2
- Certificat de omologare CE autobuz Menarinibus 18m - ANEXA 11.3
- Clarificare DPA 1755.1/06.12.2017 punctul 1-ANEXA 11.4
- Răspuns Karsan înregistrat la DPA cu nr. 2198/15.12.2017 punctul 1 (ANEXA 11.5).

II.2. B. Afirmaţia contestatoarei *"... nu respectă cerinţa "fără prototipuri sau serii mici" pentru autobuzele din gama de 10 m"* este incorectă, deoarece:

Conform legislaţiei privind omologarea vehiculelor, Ordinul Ministrului Lucrărilor Publice, Transportului şi Locuinţei nr. 211/2003 pentru aprobarea reglementărilor privind condiţiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere în vederea admiterii în circulaţie pe drumurile publice din România RNTR 2, la capitolul 21, se prevede omologarea CE de tip pentru serii mici. De asemenea, la cap. 18 certificatul de conformitate alin. 6 prevede că "*C.O.C. astfel cum este descrisă în partea I a anexei 9 la Directiva 2007/46/CE pentru vehiculele omologate de tip în conformitate cu pct. 21, trebuie să conţină în titlul expresia pentru vehicule complete / completate, omologate de tip în serii mici*".

Certificatele de omologare C.E. şi C.O.C prezentate de ... în propunerea tehnică pentru autobuzele din gama de 10 m nu sunt documente de omologare pentru serii mici, ci sunt documente de omologare pentru vehicule complete şi în concluzie, afirmaţia contestatoarei "nu respectă cerinţa *"fără prototipuri sau serii mici" pentru autobuzele din gama de 10m"* este incorectă.

În concluzie, certificatul de omologare C.E. al autobuzului din gama de 10 m ofertat de ... dovedeşte îndeplinirea cerinţei documentaţiei de atribuire „fără prototipuri sau serii mici”, motiv pentru care entitatea contractantă solicită Consiliului respingerea ca nefondată a petitului de la punctul II.2.B.

II.2. C. În ceea ce priveşte amplasarea atelierului de service a subcontractantului ... SRL în afara Bucureştiului (aprox. 40 km), va genera autorităţii contractante costuri suplimentare faţă de oferta candidatului Karsan, prin achiziţia de roviniete (8 ani X 400 autobuze) combustibil şi ore de lucru, entitatea contractantă susţine că aceasta este incorectă, deoarece ofertantul Karsan prezintă prin oferta tehnică derularea activităţii de service aşa cum s-a specificat prin cerinţele documentaţiei de atribuire în service autorizat RAR al subcontractantului ... SRL.

Oferta prezentată de ... A.S. respectă cerinţa din documentaţia de atribuire, respectiv răspunsul la clarificarea SEAP 4 conform căreia *"întreţinerea şi mentenanţa cu excepţia întreţinerii şi mentenanţei zilnice"* pentru toate produsele ce vor fi livrate se vor efectua pe cheltuiala şi prin grija furnizorului în service-urile sale aflate în aria administrativ teritorială a municipiul Bucureşti şi/sau jud. Ilfov.

Construcţia ofertei financiare a ofertantului cu consecinţa includerii tuturor costurilor necesare îndeplinirii cerinţelor înscrise în documentaţia de atribuire este asumată de fiecare ofertant, în cadrul propunerii tehnice şi financiare.

Entitatea contractantă nu a solicitat detalii privind elemente de cost din construcţia ofertei (exemplu: costuri ale rovignietelor, carburant, salarii, etc), această responsabilitate fiind apanajul ofertantului pentru îndeplinirea tuturor cerinţelor din documentaţia de atribuire.

În concluzie, faţă de prevederile documentaţiei de atribuire şi raportat la aspectele semnalate de contestatoare la petitul II.2.C, oferta Karsan este conformă, motiv pentru care se impune respingerea ca nefondată a petitului.

III. Solicitarea contestatoarei privind reevaluarea punctajului acordat pentru factorul de evaluare "calitate" faţă de candidaţii Asocierea ... şi ... în conformitate cu Metodologia de calcul şi evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor şi cu legislaţia naţională/europeană în materie, faţă de imposibilitatea dovedirii de către aceşti ofertanţi a cerinţelor impuse în documentaţia de atribuire, este irelevantă pentru că fiecare subfactor din factorul de evaluare calitate, pentru fiecare din cele trei game din autobuzele ofertate şi pentru fiecare ofertant s-a întocmit în urma înscrierii parametrilor tehnici din ofertele tehnice, din certificatele de omologare, din documente emise de organisme autorizate, aceşti parametrii fiind identificaţi de comisia de evaluare, în propunerile tehnice din ofertele depuse.

Astfel:

La ...

- Referitor la aprecierea contestatoarei *"...în cazul ofertării unui produs neomologat sau care face obiectul unei extensii de omologare...",* aceasta este neaplicabilă intrucât ofertantul asocierea ... a făcut dovada incontestabilă a omologării prin prezentarea certificatelor de omologare CE pentru cele trei game de autobuze ofertate.

- Referitor la subfactorii de calitate pentru consumul mediu de carburant (pct. 2.3), nivelul de zgomot măsurat în exterior (pct. 2.4), nivelul de zgomot măsurat în interior (pct.2.5), inclusiv criteriul social (pct. 2.14) au fost identificaţi din documentele prezentate în propunerea tehnică, aşa cum au fost solicitaţi prin documentaţia de atribuire, exemplificând după cum urmează:

a) Consumul mediu de carburant (pct. 2.3 din metodologia de calcul şi evaluare pentru acordarea punctajelor).

Au fost identificate în cadrul propunerii tehnice a ofertei Otokar, în documentul anexa 34, oferta tehnică 26 (reprezentând documentul standardizat European SORT 1 pentru măsurarea consumului de carburant), valorile din buletinul de încercare pentru fiecare din cele trei game de autobuz, respectiv:

-consum carburant autobuz 10 m = 43,4 l/100km,

-consum carburant autobuz 12 m = 45 l/100km,

-consum carburant autobuz 18 m = 60,85 l/100km,

Similar, au fost identificaţi în propunerea tehnică .. Romania documentele "Test SORT 1", valorile din buletinul de încercare pentru fiecare din cele trei game de autobuz, respectiv:

-consum carburant autobuz 10 m = 38,77 l/100km,

-consum carburant autobuz 12 m = 43,98 l/100km,

-consum carburant autobuz 18 m = 59,33 l/100km,

Aplicând formula din metodologia de calcul şi evaluare, a rezultat următorul punctaj pentru acest subfactor:

- ofertantul asocierea ...: 7,59x12,5% + 8,18x80% + 7,50x7,5% = 8,05 puncte,

- ofertantul ... Romania: 8,50x12,5% + 8,37x80% + 7,69x7,5% = 8,33 puncte.

b) Nivelul de zgomot măsurat în exterior în mers şi staţionare (pct. 2.4 din metodologia de calcul şi evaluare pentru acordarea punctajelor).

Au fost identificate în cadrul propunerii tehnice a ofertei ..., în documentul Buletin de încercări R 51 zgomot măsurat în exterior în mers şi staţionare, Anexa 10 pentru fiecare din cele trei game de autobuz şi calculate conform metodologiei de calcul şi evaluare,

- Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 10 m =80,65 dBA,

- Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 12 m =80,65 dBA,

-Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 18 m =80,05 dBA.

Similar, au fost identificaţi în propunerea tehnică ... documentele *"Certificat omologare nr. 25 si 23, extindere emisii sonore - Regulament*

51)", valorile din buletinul de încercare pentru fiecare din cele trei game de autobus şi calculate conform metodologiei de calcul şi evaluare, respectiv:

- Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 10 m =82,5 dBA,
- Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 12 m =83,5 dBA,
- Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 18 m =83,5 dBA.

Aplicând formula din metodologia de calcul şi evaluare, a rezultat următorul punctaj pentru acest subfactor:

- ofertantul asocierea ... 2,44x12,5% + 2,44x80% + 2,5x7,5% = 2,44 puncte,
- ofertantul ...: 2,39x12,5% + 2,36x80% + 2,39x7,5% = 2,36 puncte.

Similar, aplicand metodologia de calcul şi evaluare pentru acordarea punctajelor, au fost calculate punctajele pentru toţi cei 14 subfactori, prezentate în Anexa A, B, C şi Centralizator punctaj, pe baza documentelor, buletinelor de încercări şi a tuturor înscrisurilor prezentate de fiecare ofertant în oferta proprie.

În concluzie, faţă de cele prezentate şi raportat la aspectele semnalate de contestatare la petitul III pentru Asocierea ..., entitatea contractantă susţine corectitudinea întocmirii punctajelor cu respectarea cerinţelor documentaţiei de atribuire, motiv pentru care solicită respingerea ca nefondată a petitului.

La ..., entitatea contractantă menţionează că la aprecierea contestatoarei cu referire la documentele test SORT 1, buletin nivel de zgomot interior şi exterior, CoC sau documente de omologare din care să reiasă masa proprie şi puterea motorului *"toate aceste documente trebuie să fie eliberate de către autorităţile acreditate din Uniunea Europeană şi trebuie să fie emise pentru un singur producător şi pentru o singură marcă pentru toate cele trei tipuri de autovehicule ofertate*", acestea au fost prezentate conform în oferta tehnică.

În concluzie, faţă de cele prezentate şi raportat la aspectele semnalate de contestatoare la petitul III pentru ..., entitatea contractantă susţine corectitudinea evaluării pe baza documentelor prezentate de ofertant cu respectarea cerinţelor documentaţiei de atribuire, motiv pentru solicită respingerea ca nefondată a petitului.

Subfactorii de calitate pentru consumul mediu de carburant (pct. 2.3), nivelul de zgomot măsurat în exterior (pct. 2.4), nivelul de zgomot măsurat în interior (pct. 2.5), inclusiv criteriul social (pct. 2.14) au fost identificaţi din documentele prezentate în propunerea tehnică, aşa cum au fost solicitaţi prin documentaţia de atribuire.

De asemenea, fiecare subfactor din cei 14 subfactori din cadrul factorului de evaluare calitate şi pentru toţi ofertanţii, a fost identificat din documentele prezentate în propunerea tehnică, aşa cum au fost solicitaţi prin documentaţia de atribuire.

IV. Reevaluarea ofertei depuse de ... SRL pentru factorul de evaluare "calitate", cu consecinţa recalculării punctajului acelui/acelor subfactor/i pentru care ... SRL nu a obţinut punctajul maxim şi/sau a fost depunctată în mod neîntemeiat ori încălcându-se principiul egalităţii de tratament.

Referitor la afirmaţia contestatoarei conform căreia "*considerăm că subscrisa a fost depunctată în mod neîntemeiat sau nelegal prin încălcarea principiului egalităţii de tratament*", entitatea contractantă face precizarea că oferta contestatoarei a obţinut punctajul cel mai mare la factorul de evaluare "Calitate".

Clasarea contestatoarei pe locul 3 se datorează faptului că la factorul de evaluare "preţul ofertei" a obţinut punctajul minim, având în vedere că oferta sa a avut cel mai mare preţ faţă de ceilalţi ofertanţi.

În evaluarea ofertelor depuse pentru procedura de licitaţie mai sus menţionată, entitatea contractantă a respectat legislaţia achiziţiilor sectoriale şi principiile care stau la baza atribuirii contractelor sectoriale.

În ceea ce priveşte solicitarea contestatoarei privind reevaluare ofertei depuse pentru factorul de evaluare "calitate", cu consecinţa recalculării punctajului acelui/acelor subfactor/i pentru care aceasta nu a obţinut punctajul maxim şi/sau a fost depunctată în mod neîntemeiat, entitatea contractantă învederează că evaluarea şi calculul punctajelor aferente factorilor de evaluare au fost corecte şi nu este necesară recalcularea, deoarece s-a bazat pe documente, date şi înscrisuri depuse de către ofertanţi, conform cerinţelor din documentaţia de atribuire.

Comisia de evaluare a constatat conformitatea ofertelor depuse de ofertanţii ... A.S şi Asocierea ...., faţă de cerinţele stabilite prin documentaţia de atribuire.

Documentele prezentate de ofertanţii ... şi Asocierea ..., în baza cărora au fost calculate punctajele aferente factorilor de evaluare "calitate", au îndeplinit cerinţele stabilite prin documentaţia de atribuire.

Având în vedere motivele expuse anterior, entitatea contractantă solicită respingerea contestaţiei depusă de ...SRL ca nefondată, luând în considerare şi interesul public, unde aşteptările şi nevoile actuale şi imediate de a dezvolta şi moderniza oferta de transport în comun de decongestionare a traficului prin îmbunătăţirea parcului auto sunt foarte mari, oportunitatea de a materializa acest deziderat într-un timp cât mai scurt reprezintă un obiectiv major al Municipiului Bucureşti.

Prin adresa nr. 03-724/23.03.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 11966/23.03.2018, ..., în calitate de ofertant la procedura de atribuire antemenţionată, formulează cerere de intervenţie voluntară în care solicită:

- admiterea în parte a contestaţiei formulată de către ... SRL, numai sub aspectul constatării neconformităţii ofertei depuse de ofertantul declarat câştigător şi a reevaluării punctajului acordat ofertantului declarat câştigător,

- respingerea contestaţiei sub aspectul constatării neconformităţii ofertei ... şi a recalculării punctajului ofertei cu consecinţa scăderii acestuia astfel încât oferta depusă de contestatoare să fie declarată câştigătoare,

- respingerea contestaţiei sub aspectul reevaluării ofertei depuse de contestatoare.

Intervenienta menţionează că prin contestaţia formulată, ..., ofertant clasat pe locul 3 în cadrul procedurii de atribuire, a adus ofertei declarate câştigătoare aceleaşi critici ca ale sale, invocând aceleaşi motive de neconformitate ale ofertei Asocierii ...

Cu privire la criticile formulate de ... SRL faţă de oferta Asocierii ...., intervenienta solicită admiterea acestora, cu consecinţa declarării ca neconforme a ofertei declarate câştigătoare.

Intervenienta solicită respingerea argumentelor contestatoarei ... SRL cu privire la recalcularea punctajului acordat ofertei sale, întrucât motivele invocate sunt neîntemeiate.

Aprecierile contestatoarei ... România SRL sunt neîntemeiate, în mod corect răspunzând entitatea contractantă în sensul că *„din documentele de omologare CE şi a răspunsurilor de clarificare de prezentare în cadrul propunerii tehnice de către ofertantul ... s-a demonstrat îndeplinirea cerinţei acelaşi producător/aceeaşi marcă, pentru toate gamele de autobuze ofertate, aşa cum a fost solicitat prin documentaţia de atribuire*".

În acest sens, intervenienta solicită Consiliului să analizeze Anexele 9a, 9b, 9,c (Certificate de omologare Europeană e24*2007/46) şi Anexele 12a, 12b, 12c (CoC - Certificate de conformitate) depuse de aceasta în cadrul ofertei, de unde rezultă întrunirea acestei cerinţe.

Contestatoarea ... SRL are „suspiciunea" că intervenienta nu a fi respectat cerinţa „fără prototipuri sau serii mici” pentru autobuzele din gama de 10 metri, temându-se că nu ar fi depus certificatele de omologare pentru modelul CityMood 10 (din gama de 10 metri).

Intervenienta contestă informaţiile preluate de contestatoare din „mediul virtual" (termen folosit de entitatea contractantă în răspunsul la notificarea prealabilă introdusă de ... România SRL), proba contrară rezultând din documentele depuse de ... în cadrul ofertei.

Contestatoarea ... SRL apreciază că amplasarea atelierului service al terţului subcontractant în afara Bucureştiului va genera costuri suplimentare atât în sarcina ..., cât şi în sarcina entităţii con-tractante, conchizând că propunerea financiară a acesteia din urmă nu ar fi corelată cu elementele propunerii tehnice, ceea ce ar putea conduce la executarea defectuoasă a contractului sau constituie o abatere de la legislaţia incidenţă, alta decât cea în domeniul achiziţiilor sectoriale.

În primul rând, temeiul de drept invocat de contestatoare nu este art. 137 alin. (3) lit. d) din HG nr. 395/2016 (aceasta cuprinzând normele metodologice pentru aplicarea Legii nr. 98/2016), ci eventual art. 143 alin. 3 lit. d) din HG nr. 394/2016 (privind normele metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului sectorial/acordului-cadru din Legea nr. 99/2016 privind achiziţiile sectoriale, aceasta fiind legea aplicabilă prezentei proceduri de atribuire).

Intervenienta învederează că a formulat o propunere financiară luând în calcul toate elementele de cost.

Chiar luând în calcul toate costurile sugerate de contestatoare, intervenienta tot a propus cea mai bună ofertă financiară, obţinând cel mai mare punctaj la factorul de evaluare preţ.

Criticile invocate de contestatoare cu privire la costurile suplimentare sunt în mod vădit neîntemeiate, neexistând nicio necorelare între propunerea financiară şi elementele propunerii tehnice.

Intervenienta solicită Consiliului să analizeze Anexa 13 (Angajament privind deţinere personal şi service autorizat), Anexa 15 (Autorizare RAR

service Bucureşti-Ilfov) şi Anexa 58 (Lista service autorizate RAR) din care rezultă că aceasta întruneşte toate cerinţele din documentaţia de atribuire.

Contestatoarea ... SRL solicită reevaluarea punctajului acordat ofertei ... sub aspectul întrunirii cerinţelor privind:

- consumul de combustibil,
- nivelul de zgomot (interior şi exterior),
- documente de omologare din care să rezulte masa proprie a autovehiculelor şi
- a puterii motorului (exprimată în kw).

Intervenienta susţine că a depus oferta cu respectarea tuturor cerinţelor din documentaţia de atribuire, în acest sens solicitând Consiliului să analizeze Anexa nr. 36 (pentru a constata îndeplinirea cerinţei privind consumul de combustibil), Anexa nr. 18 (pentru a constata îndeplinirea cerinţei privind nivelul de zgomot) şi Anexele 12a, 12b, 12c (CoC - Certificate de conformitate).

De asemenea, contestatoarea solicită reevaluarea ofertei depuse de intervenientă cu privire la toţi subfactorii din criteriul de evaluare „calitate", fără a indica în concret care sunt criteriile din factorul de evaluare pe care aceasta nu le-ar fi respectat, cu scopul de a crea posibilitatea de a-şi completa contestaţia ulterior studierii dosarului şi a se asigura că nu i se opune o eventuală inadmisibilitate.

Procedând astfel, aceasta eludează dispoziţiile legale.

Potrivit art. 68 din Legea nr. 101/2016, *„Dispoziţiile prezentei legi se completează cu prevederile Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, ale Legii nr. 134/2010, republicată, cu modificările ulterioare, şi cu cele ale Legii nr. 287/2009, republicată, cu modificările ulterioare, în măsura în care prevederile acestora din urmă nu sunt contrare.„*

Art. 194 lit. d) NCPC prevede, ca şi art. 10 din Legea nr. 101/2016, că cererea de chemare trebuie să cuprindă motivele de fapt şi de drept pe care se întemeiază cererea.

Întrucât art. 196 alin. (1) NCPC prevede că *„Cererea de chemare în judecată care nu cuprinde numele şi prenumele sau, după caz, denumirea oricăreia dintre părţi, obiectul cererii, motivele de fapt ale acesteia ori semnătura părţii sau a reprezentantului acesteia este nulă. Dispoziţiile art 200 sunt aplicabile*" raportat la caracterul general al criticilor, fără a se motiva în fapt cum nu au fost respectate criteriile care compun factorul de evaluare calitate, intervenienta solicită respingerea acestor critici.

Având în vedere caracterul general al criticilor invocate de contestatoare prin care tinde la reevaluarea ofertei sale şi acordarea unui punctaj mai mare ofertei sale, intervenienta solicită respingerea acestei solicitări, raportat şi la dispoziţiile legale mai sus invocate.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 12552/28.03.2018, ..., lider al Asocierii ... şi ..., în calitate de operator economic declarat câştigător al procedurii de atribuire antemenţionată, în contradictoriu cu ... formulează cerere de intervenţie în care solicită:

- admiterea în principiu şi pe fond a cererii de intervenţie şi, pe cale de consecinţă, respingerea contestaţiei formulată de către ... ca neîntemeiată,

- în subsidiar, să se constate că oferta depusă de către ... este inacceptabilă şi neconformă, iar în măsura în care Consiliul va constata motive de inadmisibilitate pentru toate ofertele depuse în procedură, să dispună obligarea entităţii contractante la anularea procedurii de atribuire.

Intervenienta menţionează că pe parcursul procedurii de achiziţie, la fel ca şi alţi participanţi, a formulat o serie de solicitări de clarificare cu privire la anumite cerinţe prevăzute în documentaţia de atribuire, în scopul lămuririi sau corectării unora dintre aceste cerinţe, în acele cazuri în care s-a considerat că cerinţele nu erau în deplină concordanţă cu legislaţia în materia achiziţiilor publice.

... a formulat ulterior notificare prealabilă și contestație în fața CNSC cu privire la răspunsul oferit de către entitatea contractantă la notificarea prealabilă și cu privire la anumite prevederi ale documentației de atribuire (contestație care a fost admisă în parte), dar simplul fapt al formulării acestei contestații nu conduce *de plano* la ideea că Asocierea nu s-a conformat cerințelor documentației de atribuire în cadrul ofertei depuse.

Mai mult, oferta depusă de Asociere respectă deplin inclusiv acele cerințe din documentația de atribuire a căror modificare a solicitat-o pe calea contestației anterior formulată doar de liderul de Asociere, astfel încât argumentele contestatoarei sunt vădit contrazise de oferta depusă.

Intervenienta invocă netemeinicia criticilor ... privind neconformitatea ofertei, precizând în acest sens că în esență, contestatoarea își bazează argumentele pe susținerile invocate de ... în cadrul contestației formulate anterior la CNSC împotriva documentației de atribuire.

În cadrul respectivei contestații, liderul Asocierii a solicitat modificarea documentației de atribuire, considerând că anumite cerințe ar fi fost restrictive.

Contestația la CNSC a fost însă respinsă în parte, astfel încât o parte din cerințele constructive inițiale din documentația de atribuire au rămas neschimbate.

În aceste condiții, ... şi-a structurat oferta, inclusiv prin formarea Asocierii, astfel încât aceasta să fie adaptată la cerințele definitive din documentația de atribuire depunând o ofertă deplin conformă.

Contestatoarea pornește însă de la premiza total greșită că ... ar fi ofertat produse având cerințele constructive neconforme, astfel cum au fost precizate în cadrul contestației anterioare.

În aceste condiții, contestația formulată de ... rezultă a fi complet nefondată.

Cu privire la cerința legată de dimensiunile generale constructive ale autobuzelor și presupusa neconformitate a ofertei ..., referitor la autobuzele din gama de 10, respectiv 18 m, în esență, ... invocă faptul că:

(i) prin documentația de atribuire, la capitolul 6.3. din caietul de sarcini, se solicită următoarele dimensiuni exterioare ale autobuzelor:

1. pentru autobuzele din gama 10 m: o lungime totală de minim 9.400 mm – maxim 10.700 mm
2. pentru autobuzele din gama 12 m: o lungime totală de 12.000 mm +/- 350 mm
3. pentru autobuzele din gama 18 m: o lungime totală de 18.000 mm +/- 400 mm

(ii) prin contestația formulată de ... împotriva documentației de atribuire, aceasta a solicitat admiterea unei lungimi maxime:

- de 10,78 m - pentru autobuzele de 10 m și
- de 18,75 m – pentru autobuzele de 18 m

De asemenea, ... își întemeiază susținerile pe informații extrase de pe site-ul Otokar.

Față de aceste argumente, intervenienta arată că susținerile contestatoarei sunt complet nefondate, dat fiind că ... a ofertat în cadrul acestei proceduri, autobuze ce corespund integral dimensiunilor minime și maxime cerute prin caietul de sarcini pentru fiecare autobuz. Astfel:

(i) Pentru autobuzele de 10 m, a ofertat autobuze de 10.700 mm, iar nu de 10.780 mm așa cum susține contestatoarea.

Astfel:

- La pagina 3352 din propunerea tehnică, este menționată expres dimensiunea exterioară, respectiv lungimea totală de maxim 10.700 mm;
- La pagina 3353 din propunerea tehnică este inclusă schița autobuzului din gama 10 m în care este marcată în clar cota lungimii totale de 10.700 mm;
- În Anexa 57 la propunerea tehnică, paginile 486, 487, este inclusă schița autobuzului (română și engleză), fiind menționată în clar lungimea de 10700;
- În Anexa 45 la propunerea tehnică, pagina 3450, este inclusă fișa tehnică a autobuzului de 10,7 metri, în care se menționează în clar:

Lungime (mm): 10700.

(ii) Pentru autobuzele de 18 m, ... a ofertat autobuze de 18.000 mm, iar nu de 18.750 mm așa cum susține contestatoarea.

Astfel:

- La pagina 3356 din propunerea tehnică este menționată expres dimensiunea exterioară, respectiv lungimea totală de maxim 18.000 mm;
- La pagina 3357 din propunerea tehnică este inclusă schița autobuzului din gama 18 m, în care este marcată în clar cota lungimii totale de 18.000 mm;
- În Anexa 57 la propunerea tehnică, pagina 489, 490, este inclusă schița autobuzului (română și engleză), fiind menționată, în clar, lungimea de 18.000;
- În Anexa 57 la propunerea tehnică, pagina 3458, este inclusă fișa tehnică a autobuzului de 18 metri, în care se menționează în clar:

Lungime (mm): 18.000.

Pentru ușurință, anexează paginile menționate mai sus în Anexa 2.

Este astfel evident că susținerile contestatoarei cu privire la faptul că oferta ...nu ar îndeplini dimensiunile generale constructive cerute prin caietul de sarcini sunt complet nefondate.

Otokar învederează că este unul dintre cei mai mari producători de autobuze din Turcia, cu o vastă și lungă experiență în producția de autobuze publice. Prin urmare, elementele au fost asumate în mod ferm și extrem de serios în oferta tehnică, iar aceste elemente (iar nu speculații pe marginea unor date publicate pe site) sunt cele care obligă pe ofertant și care trebuie luate în considerare pentru evaluarea conformității ofertei.

C. Cu privire la pretinsa încălcare a cerinței privind documentația de omologare a autobuzelor.

Și cu privire la aceste argumente, ... se raportează exclusiv la susținerile anterioare ale Otokar din contestația formulată împotriva documentației de atribuire. Într-adevăr, în cadrul acelor susțineri, s-a solicitat, motivat, modificarea cerinței ce viza prezentarea certificatului de omologarea la data depunerii ofertei. Această cerință a fost însă respinsă de CNSC.

Astfel, contestatoarea arată că, raportat la acele susțineri anterioare, la data depunerii ofertei, ... nu deținea *"certificate de omologare RAR, dar aceasta nu deținea nici măcar certificat omologat de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3, pentru lungimile maxime solicitate"*.

Aceste susțineri sunt însă integral contrazise de documentele depuse de Otokar în cadrul ofertei. Pentru toate autobuzele ofertate, ... are certificat de omologare emis de autorități competente din state membre ale Uniunii Europene, pentru categoria M3.

Astfel:

(i) În caietul de sarcini, Capitolul 2 – Condiții Tehnice Eliminatorii, la punctul 1 din tabel se menționează:

"Fiecare autobuz ofertat va avea Certificat de omologare de tip RAR (Registrul Auto Român) sau certificat de omologare acordat de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3."

(ii) La paginile 3336, 3337 din propunerea tehnică, este menționat expres faptul că aceste cerințe sunt îndeplinite, autobuzele ... având certificat de omologare eliberat de autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3.

(iii) Certificatele de omologare aferente au fost incluse în propunerea tehnică pentru fiecare din cele 3 tipuri de autobuze, astfel:

1. Pentru autobuzul din gama 10 m
   - Certificat nr. e6*2007/46*0229*00 – aflat la paginile 20 - 33 din Anexa 1 la propunerea tehnică
   - La pagina 21, punctul 0.4 se menționează expres Categoria M3
   - La pagina 27, punctul 2.4.2.1, se menționează expres certificarea pentru lungimea de 10700 mm
2. Pentru autobuzul din gama 12 m
   - Certificat nr. e6*2007/46*0229*00 – aflat la paginile 20 - 33 din Anexa 1 la propunerea tehnică
   - La pagina 21, punctul 0.4 se menționează expres Categoria M3
   - La pagina 27, punctul 2.4.2.1, se menționează expres certificarea pentru lungimea de 12000 mm
3. Pentru autobuzul din gama 18 m
   - Certificat nr. e11*2007/46*3583*02 – aflat la paginile 2-19 din Anexa 1 la propunerea tehnică
   - La pagina 3, punctul 0.4 se menționează expres Categoria M3
   - La pagina 16, punctul 2.4.2.1, se menționează expres certificarea pentru lungimea de 18.000 mm

Prin urmare, este evident că cele invocate de ...sunt contrazise de documentele depuse de ...în cadrul ofertei. Oferta depusă îndeplinește integral cerințele autorității contractante cu privire la omologarea autobuzelor pentru categoria M3, astfel încât în mod corect autoritatea contractantă a declarat oferta drept conformă și eligibilă.

D. Cu privire la pretinsa nerespectare a deschiderii libere a ușilor pentru călători, ... se raportează și de această dată exclusiv la susținerile anterioare ale Otokar din contestația formulată împotriva documentației de atribuire. Într-adevăr, în cadrul acelor susțineri, s-a solicitat, motivat, modificarea cerinței ce viza deschiderea liberă a ușilor. Această cerință a fost însă respinsă de CNSC.

... concluzionează astfel că autobuzele ofertate de ... nu ar îndeplini cerința de deschidere liberă a ușilor de 1200 mm, presupunând că ... ar fi ofertat autobuze cu o deschidere de doar 1100 mm.

Aceste susțineri sunt de asemenea contrazise de oferta depusă de ....

Toate autobuzele ofertate au o deschidere a ușilor de 1200 mm, fiind astfel conforme cu cerințele caietului de sarcini.

Astfel:

(i) Pentru autobuzele de 10.700 mm:

- La pagina 3353 din propunerea tehnică este menționată expres deschiderea liberă a ușilor pentru călători: min. 1.200 mm (în conformitate cu ECE R107)
- La aceeași pagină 3353 din propunerea tehnică este inclusă schița autobuzului din gama 10 m în care este marcată în clar cota deschiderii libere a ușilor de 1200 mm

(ii) Pentru autobuzele de 12.000 mm:

- La pagina 3354 din propunerea tehnică este menționată expres deschiderea liberă a ușilor pentru călători: min. 1.200 mm (în conformitate cu ECE R107)
- La pagina 3355 din propunerea tehnică este inclusă schița autobuzului din gama 12 m în care este marcată în clar cota deschiderii libere a ușilor de 1200 mm

(i) Pentru autobuzele de 18 m:

- La pagina 3356 din propunerea tehnică este menționată expres deschiderea liberă a ușilor pentru călători: min. 1.200 mm (în conformitate cu ECE R107)
- La pagina 3357 din propunerea tehnică este inclusă schița autobuzului din gama 18 m, în care este marcată în clar cota deschiderii libere a ușilor de 1200 mm

Rezultă astfel că și pentru aceste argumente, susținerile contestatoarei sunt complet nefondate, oferta ... fiind pe deplin conformă inclusiv în ceea ce privește deschiderea liberă a ușilor de 1200 mm pentru toate cele 3 tipuri de autobuze.

E. Cu privire la pretinsa nerespectare a cerinței privind autorizarea RAR a atelierului service, în cadrul acestui argument, contestatoarea invocă faptul că atelierul service propus nu ar avea autorizare RAR pentru categoria M3. Față de aceste argumente intervenienta arată că:

(i) Prin caietul de sarcini, capitolul 2, punctul 32 din Tabel se solicită expres următoarele:

Angajamentul ferm al ofertantului că dispune de personalul și dotarea tehnică necesare asigurării asistenței tehnice în garanție și service-ului în perioada de garanție a autobuzelor. Se va prezenta atelierul de service care trebuie să fie în aria administrativ – teritorială a Municipiului București. La ofertare se va prezenta autorizarea RAR a atelierului service.

(ii) Pentru dovedirea îndeplinirii acestor condiții, a depus în cadrul ofertei:

1. la paginile 3322 – 3323, Autorizația Tehnică nr. 19558/17.02.2017 emisă de Registrul Auto Român (RAR), iar

2. la pagina 3324, Adresa prin care RAR a transmis vinieta de confirmare a autorizării pentru anul 2018.

(iii) În cadrul Autorizației Tehnice sus menționate se prevede expres că atelierul service propus de ... este autorizat să desfășoare următoarele tipuri de activități:

A1 Activităţi de reparaţii ale vehiculelor rutiere

A2 Activităţi de întreţinere a vehiculelor rutiere

A3 Activităţi de reglări funcţionale ale vehiculelor rutiere

B1 Activităţi de reparaţii ale componentelor şi ale sistemelor vehiculelor rutiere

(iv) Prin urmare, atelierul service întrunește toate cerințele solicitate de autoritatea contractantă: de a avea autorizare RAR în scopul efectuării activităților de service (ce includ reparații și întreținere).

(v) Potrivit art. 164 din Legea 99/2016 (procedura fiind o achiziție sectorială): Entitatea contractantă are obligația de a elabora documentația de atribuire care conține toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției sectoriale, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire.

(vi) Totodată, potrivit art. 22 din Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 99/1999 (aprobate prin HG nr. 394/2016), impun următoarele:

(1) Documentația de atribuire este alcătuită din următoarele:

a) fișa de date a achiziției;

b) caiet de sarcini sau document descriptiv, acesta din urmă fiind aplicabil în cazul procedurilor de dialog competitiv, negociere sau de parteneriat pentru inovare;

c) clauze contractuale obligatorii;

d) formulare și modele de documente.

(2) Documentația de atribuire conține orice cerință, criteriu, regulă și alte informații necesare pentru a asigura ofertantului/candidatului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de aplicare a procedurii de atribuire.

(vii) Entitatea contractantă nu a solicitat expres o autorizare RAR a service-ului specific pentru o anumită categorie de autovehicule, așa cum a solicitat, de exemplu, expres Certificarea de omologare RAR a autovehiculelor pentru categoria M3. Așadar, unde entitatea a vrut să prevadă expres o astfel de cerință, a făcut-o.

(viii) Or, potrivit art. 143 alin. (3) lit. a) din Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 99/1999, o ofertă ar putea fi considerată neconformă în

cazul în care oferta ”nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini”.

(ix) Rezultă, astfel, în mod evident, că, în lipsa unei cerințe exprese care să impună autorizare RAR pentru o anumită categorie de autovehicule, o ofertă nu ar putea fi declarată neconformă pentru neîndeplinirea acesteia.

(x) Orice încălcare a acestor cerințe ar determina încălcarea gravă a principiului transparenței, statuat la art. 2 alin. 2 lit. (d) din Legea nr. 99/2016 – principiu, de altfel, esențial în derularea oricărei proceduri de atribuire.

(xi) Aceasta cu atât mai mult cu cât procedura de atribuire a fost deschisă nu doar entităților române ci și ofertanților internaționali.

Or, aceștia își bazează în mod esențial oferta pe cerințele și rigorile menționate expres în documentația de atribuire, iar nu pe reguli implicite.

Tocmai de aceea entitatea contractantă detaliază în cadrul documentației de atribuire inclusiv normele și standardele aplicabile.

(xii) Așadar, prin documentația de atribuire se solicită prezentarea – la nivelul ofertei – a unui service autorizat RAR, fără a se solicita, mai departe și categoria de autovehicule.

Intervenienta, ofertant străin, a nominalizat subcontractant și a depus în cadrul ofertei un atelier service care are autorizație RAR.

(xiii) În urma analizei capacității tehnice a atelierului service propus, și contrar celor afirmate de contestatoare, a constatat că acesta are capacitatea tehnică de a presta servicii de întreținere și reparații pentru autobuzele ofertate.

Astfel, contrar celor invocate de ..., atelierul service are 3 uși de acces, toate având deschidere de 4000 mm și o înălțime de 4100 mm.

Prin urmare accesul autobuzelor se asigură în mod facil, având în vedere lățimea chiar și de 3000 mm a autobuzelor, cu oglinzile deschise.

Cât privește susținerile contestatoarei potrivit cărora atelierul service nu deține canele de vizitare, elevatoare, stand de frână, vopsitorie, intervenienta arată faptul că, în realitate, acestea sunt simple alegații, contestatoarea înțelegând să își susțină argumentele pe simple poze, fără niciun fel de cote sau alte detalii.

Pentru a dovedi lipsa de temeinicie a celor învederate de ..., intervenienta atașează extras de pe planurile atelierului service de unde rezultă clar cotele ușilor - în mod evident cu mult mai mari decât cele menționate de contestatoare (Anexa 5).

(xiv) Prin urmare, în mod corect, entitatea contractantă, văzând îndeplinite cerințele menționate expres în caietul de sarcini, a declarat oferta ... ca fiind conformă, inclusiv din această perspectivă.

(xv) Orice alte nuanțări invocate de contestatoare – ce nu au fost menționate anterior depunerii ofertelor (pentru a se asigura transparența față de toți ofertanții) nu fac decât să adauge la cerințele documentației de atribuire – fapt lipsit de orice temei legal.

În orice caz, astfel de cerințe suplimentare – ce nu au fost expres menționate în caietul de sarcini - nu pot determina declararea unei oferte drept neconforme, o astfel de declarare fiind lipsită de temei legal. De

altfel, în situația în care ...avea obiecții cu privire la documentația de atribuire, avea posibilitatea contestării acesteia.

(xvi) În ipoteza absurdă în care s-ar putea considera că documentația de atribuire a prevăzut expres cerința prezentării de către service-ul auto a unei certificări RAR pentru categoria M3, intervenienta învederează CNSC relevanța redusă a aspectului învederat de ...cu privire la autorizarea RAR a atelierului service, aceasta cu atât mai mult cu cât, atelierul se află, în prezent, în proces de audit pentru extinderea autorizării și pentru categoria M3 (a se vedea Anexa 6), iar odată cerințele tehnice îndeplinite, avizarea pozitivă este doar un aspect formal. Totodată trebuie avut în vedere că activitatea atelierului service va fi necesară la o perioadă ulterioară semnării contractului de achiziție publică, abia după livrarea efectivă a autovehiculelor. Acesta este motivul pentru care entitatea contractantă nu a solicitat expres autorizarea RAR pentru o anumită categorie.

Practica instanţelor de judecată și a CNSC este de a asigura o abordare flexibilă a procedurilor de atribuire, arătându-se că:

- *„reprezintă o atitudine total abuzivă declararea unei oferte ca fiind neconformă pentru anumite aspecte evident minore raportat la complexitatea de ansamblu a ofertei şi la multitudinea de date pretinse de aceasta.” (Decizia nr. 387 din data de 16.02.2010, pronunţată de Curtea de Apel Cluj)*
- *„Judecând inflexibil şi rigid, în ambele cazuri se poate interpreta că nu au fost strict îndeplinite cerinţele (specificaţiile tehnice) din documentaţie ceea ce ar conduce la respingerea ambelor oferte ca neconforme şi implicit la anularea procedurii. Consiliul apreciază însă că o astfel de abordare este greşită, este excesivă în raport cu relevanţa minoră a abaterilor de la prevederile normativelor menţionate, este excesivă în raport cu exigenţele acceptabile în analizarea ofertelor la o procedură având ca obiect „proiectare şi execuţie (...)” (Decizia CNSC nr. 29/5 C10/3547/12.01.2015).*
- *”[...] chiar dacă au fost identificate [...], în ambele oferte, anumite abateri minore de la prevederile exhaustive ale documentaţiei, Consiliul a constatat relevanţa redusă sau lipsa de relevanţă a acestora în ansamblul ofertei şi a decis să dea credit modalităţii de abordare flexibilă propusă de specialişti (experţi cooptaţi), abordarea cea mai adecvată în speţă.“ (Decizia CNSC nr. 29/5 C10/3547/12.01.2015)*

(xvii) Pentru toate aceste considerente, chiar dacă (deși nu a fost solicitat expres) s-ar admite că prin caietul de sarcini s-ar fi cerut ca autorizația RAR să prevadă obligatoriu categoria M3, se impune analizarea relevanței acestei formalități raportat la întreaga complexitate a acestei proceduri ce vizează un număr semnificativ de autobuze, de tipologii și caracteristici diferite, prin urmare cu specificații tehnice complexe ce trebuiau îndeplinite.

(xviii) De altfel, o abordare rigidă și inflexibilă ar fi de natură să încalce inclusiv principiul proporționalității, statuat, în mod constant, de Curtea Europeană de Justiție.

Astfel, principiul proporționalității impune ca actele instituțiilor publice să nu depășească limitele a ceea ce este adecvat și necesar în scopul realizării obiectivelor urmărite, înțelegându-se că, în măsura în care este

posibilă o alegere între mai multe măsuri adecvate, trebuie să se recurgă la cea mai puțin constrângătoare, iar inconvenientele cauzate nu trebuie să fie disproporționate în raport cu scopurile urmărite .

(xix) Potrivit art. 187 din Legea nr. 99/2016:

(1) *Entitatea contractantă are dreptul de a solicita ofertantului/candidatului să transmită informaţii şi documente relevante referitoare la capacitatea tehnică şi profesională a subcontractanţilor propuşi, cu privire la partea/părţile din contract pe care aceştia urmează să le îndeplinească efectiv.*

(2) În cazul în care din informaţiile şi documentele prezentate potrivit alin. (1) nu rezultă că subcontractantul propus are capacitatea tehnică şi profesională necesară pentru partea/părţile din contract pe care acesta urmează să le îndeplinească efectiv, entitatea contractantă respinge subcontractantul propus şi solicită ofertantului/candidatului o singură dată înlocuirea acestuia şi prezentarea unui alt subcontractant care să aibă capacitatea tehnică şi profesională necesară pentru partea/părţile din contract pe care acesta urmează să le îndeplinească efectiv.

Așadar, dacă entitatea contractantă ar fi avut dubii cu privire la subcontractantul Otokar, ar fi putut cere informații și documente suplimentare, iar în cazul în care acestea nu ar fi fost satisfăcătoare, ar fi avut posibilitatea, conform art. 187 alin. (2) din Legea nr. 99/2016 să solicite înlocuirea acestuia și propunerea altui subcontractant. În realitate, entitatea contractantă a apreciat în mod judicios că subcontractantul ...îndeplinește condițiile legale și ale documentației de atribuire, nedorind să formuleze o solicitare excesivă, care nu ar fi fost în concordanță cu caietul de sarcini și cu legislația achizițiilor publice. Prin urmare, aspectul privind autorizarea RAR a service-ului nu constituie un motiv de neconformitate, legislația permițând flexibilitate în evaluarea situației subcontractanților.

În orice caz, având în vedere prevederile legale precitate, solicitarea contestatoarei este în mod vădit neîntemeiată, neputându-se pune problema unei neconformități a ofertei ..., din moment ce subcontractantul poate fi înlocuit la cerere, desigur, în scenariul absurd în care s-ar considera că cerințele exprese din caietul de sarcini nu ar fi îndeplinite condițiile.

Pentru toate aceste considerente, intervenienta solicită respingerea argumentului privind autorizarea RAR a service-ului ca neîntemeiat (lipsind cerința expresă din caietul de sarcini), iar în subsidiar ca nerelevant. În eventualitatea extremă în care s-ar dispune reevaluarea ofertei ... pe acest considerent, aceasta din urmă solicită obligarea entității contractante la aplicarea prevederilor art. 187 din Legea nr. 99/2016.

F. Cu privire la pretinsa nerespectare a cerinței privind materialele utilizate, astfel cum este prevăzut în Secțiunea 6.2. din caietul de sarcini, ... se raportează la susținerile anterioare ale ... din contestația formulată împotriva documentației de atribuire. Într-adevăr, în cadrul acelor susțineri, s-a solicitat, motivat, modificarea cerinței ce viza prezentarea certificărilor cu privire la materiale după încheierea contractului. Această cerință a fost însă respinsă de CNSC.

La Secțiunea 6.2 din caietul de sarcini:

(i) s-au prevăzut o serie de cerințe cu privire la materialele utilizate: să se încadreze în reglementările în vigoare în România și Uniunea Europeană cu privire la comportarea la flacără și foc, cu degajarea redusă de fum, gaze toxice și/sau corozive, realizate din componente care nu sunt interzise de reglementările în vigoare; să se încadreze în prescripțiile internaționale privind reciclarea; să fie ușor lavabile, rezistente la materialele utilizate pentru spălare, rezistente antivandalism, antigrafitti etc.

(ii) s-a solicitat prezentarea de buletine de încercări emise de laboratoare autorizate UE sau laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare din Romania, privind comportarea acestora la flacără și foc, degajările de fum, compuși halogenați, gaze toxice, precum și de documente privind neutilizarea componentelor interzise pentru mijloacele de transport.

Intervenienta a răspuns integral acestor cerințe astfel:

(i) În cadrul propunerii tehnice, raportat la cerința de la punctul 6.2 a arătat expres, la pagina 3351, că *"Materialele utilizate în autobuzele oferite sunt potrivite cerințelor ofertei. Toate documentele aferente menționate mai sus sunt prezentate în anexa 24 ".*

În Anexa 24 a propunerii tehnice a inclus, la paginile 1533 – 1749, toate documentele solicitate prin caietul de sarcini pentru materiale utilizate, inclusiv buletine de încercare emise de laboratoare autorizate UE (împreună cu traducerea în română a acestora). Prin urmare, mai mult de 2000 de pagini din oferta ... au fost dedicate dovedirii îndeplinirii cerinței cu privire la materialele utilizate impusă prin caietul de sarcini.

Devine, astfel, evidentă lipsa oricărui fundament al susținerilor contestatoarei care speculează că ar fi depus doar o simplă declarație în cadrul ofertei, ce ar fi fost neverificată de entitatea contractantă.

G. Cu privire la pretinsa nerespectare a cerinței referitoare la normele europene pentru autobuze (CEE ONU R 66) în ceea ce privește șocurile și vibrațiile normelor europene pentru autobuze (CEE ONU R 51)

Cu privire la afirmațiile contestatoarei potrivit cărora oferta ... este neconformă, nerespectând cerința omologării în temeiul Regulamentului CEE ONU R 66 și Regulamentului ONU R 51, aceasta din urmă precizează că acestea sunt neîntemeiate și, prin urmare, se impune respingerea lor de către Consiliu.

Astfel, autobuzele ... dețin certificările solicitate prin caietul de sarcini atât în ceea ce privește normele europene pentru autobuze cu privire la șocurile și vibrațiile (CEE ONU R 66), precum și în ceea ce privește normele europene pentru autobuze cu privire la nivelul de zgomot (ONU R 51).

În acest sens, Asocierea a depus în cadrul ofertei tehnice documentele justificative din care reiese respectarea cerințelor din caietul de sarcini prevăzute în Secțiunea 3.2., după cum urmează:

Certificare ONU R 51

- Pentru autobuzele din gama 10 si 12 m - certificatul cu nr. de aprobare 51R-028271 emis de autoritatea competentă pentru omologarea vehiculelor din Marea Britanie (Anexa 7);
- Pentru autobuzele din gama 18 m - certificatul de cu nr. de aprobare 51R-027937 (Anexa 8);

Certificare CEE ONU R 66

- Pentru autobuzele din gama 10 m – certificatul cu nr. de aprobare 66R-021082 emis de autoritatea competentă pentru omologarea vehiculelor din Marea Britanie (Anexa 9);
- Pentru autobuzele din gama 12 m - certificatul cu nr. de aprobare 66R-020069 emis de autoritatea competentă pentru omologarea vehiculelor din Marea Britanie (Anexa 10);
- Pentru autobuzele din gama 18 m - certificatul cu nr. de aprobare 66R-021081 emis de autoritatea competentă pentru omologarea vehiculelor din Marea Britanie (Anexa 11).

Astfel cum rezultă din cele de mai sus, este limpede că Asocierea s-a conformat cerințelor din documentația de atribuire, iar afirmațiile contestatoarei sunt simple speculații, care au rămas, însă, fără nicio susținere, câtă vreme există dovada incontestabilă a deținerii de către Asociere a certificatelor mai sus menționate.

IV. În ceea ce priveşte netemeinicia solicitării ...de reevaluare a ofertelor clasate pe primele două poziții, intervenienta afirmă că în încercarea de a induce în eroare CNSC, în ciuda faptului că nu există niciun indiciu privind vreo încălcare a prevederilor legale sau a Metodologiei de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor, Karsan invocă pretinse critici cu privire la evaluarea efectuată de entitatea contractantă.

În realitate, entitatea contractantă, spre deosebire de Karsan, a avut la dispoziție toate documentele necesare și a evaluat în mod judicios ofertele. Contestatoarea încearcă invocarea unor argumente în mod vădit nefondate, rezervându-și, cu încălcarea prevederilor legale și a termenelor imperative prevăzute de Legea nr. 101/2016, dreptul de a-și completa contestația.

Așadar, simplele speculații ale ...nu corespund exigențelor unei veritabile motivări a unei contestații, încălcându-se astfel specificitatea și principiile care guvernează materia achizițiilor publice, care impun motivarea în fapt și în drept a oricărei contestații.

B. Cu privire la solicitarea ... de calculare a numărului total de călători pentru 8 călători/mp, contestația ... este întemeiată, în cea mai mare parte pe simple supoziții, Consiliul urmând a constata că argumentele contestatoarei sunt, în realitate, lipsite de fundament.

Faptul că în etapa formulării solicitărilor de clarificare, ...a solicitat ca entitatea contractantă să calculeze numărul de călători în picioare pe metru pătrat ca fiind 8, și nu 6,5, în temeiul Regulamentul ONU R107, nu înseamnă că în ipoteza calculului raportat la 6,5 călători în picioare ... nu se conformează cerințelor documentației de atribuire.

Dimpotrivă, și sub acest aspect Asocierea a făcut dovada respectării cerințelor caietului de sarcini, iar solicitarea ... din etapa anterioară depunerii ofertelor a avut la bază convingerea ... că, prin aplicarea raționamentului prevăzut în Regulamentul ONU R107, s-ar ajunge la un rezultat de 8 pasageri/mp în picioare, în loc de 6,5 pasageri/mp în picioare. Însă, indiferent de valoarea la care se raportează numărul călătorilor în picioare pe mp, autobuzele Otokar respectă această cerință, ca de altfel, și cerința prevăzută în caietul de Sarcini la 6.5.1. privind numărul minim de călători, respectiv:

- Minim 96 călători pentru autobuzele din gama de 12 m;
- Minim 70 de călători pentru autobuzele din gama de 10 m;
- Minim 135 de călători pentru autobuzele din gama de 18 m.

Pe cale de consecință, o reevaluare a ofertei ... nu se justificată, neexistând niciun motiv pentru care s-ar putea considera că punctajul obținut de Asociere pentru acest criteriu de evaluare este incorect calculat.

De altfel, Consiliul este obligat să cenzureze acele cereri ale contestatorilor care sunt formulate, în mod evident, cu scopul vădit de a bloca desfășurarea unei proceduri de achiziție publică, fiind lipsite în rest de orice fundament juridic.

Cu siguranță că interesul și drepturile oricărui participant la o procedură de achiziție trebuie respectate, însă aceasta nu se va realiza cu încălcarea scopului însuși pentru care a fost demarată respectiva procedură, adică interesul public, al cetățenilor, dând curs oricărei solicitări nejustificate nici în fapt, nici în drept.

C. Cu privire la caracterul confidențial al informațiilor oferite de Asociere în cuprinsul ofertei privitoare la criteriile 11, 12 și 13 de evaluare. Deși principiul transparenței și caracterul public al dosarului achiziției publice sunt unanim recunoscute, trebuie admis că oferta, în ansamblul său, reprezintă un produs intelectual, ea oferind informații cu privire la situația economică a ofertantului, capacitatea sa financiară și tehnică, de unde rezultă deci necesitatea firească de a proteja acele informații a căror cunoaștere de către terți ar prejudicia interesele comerciale ale operatorilor economici implicați în procedurile de atribuire a contractelor de achiziție publică.

În acest sens, legislația în materia achizițiilor publice, cât și practica și jurisprudența în materie au statuat că este necesară protecția informațiilor în situația în care divulgarea acestor informații prejudiciază interesele operatorilor economici.

Într-adevăr, potrivit art. 19 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 caracterul confidențial trebuie demonstrat prin orice mijloc de probă, însă confidențialitatea ofertei și nevoia protejării informațiilor care alcătuiesc oferta decurge tocmai din natura informațiilor prezentate în ofertă.

Actuala legislație nu stabilește expres care sunt acele documente depuse de operatorul economic (oferta sau și documentele care însoțesc oferta) care pot fi declarate confidențiale, astfel că rămâne la aprecierea operatorului economic, fiind cel mai în măsură să aprecieze asupra confidențialității informațiilor.

D. Cu privire la pretinsa obligație a entității contractante de a verifica documentele care stau la baza angajamentului ferm al Asocierii de a angaja persoane defavorizate, potrivit criteriului 14 de evaluare, intervenienta afirmă că însuși temeiul legal indiciat de ..., respectiv art. 211 alin. (3) din Legea nr. 99/2006 prevede în mod univoc faptul că doar atunci când consideră necesar Entitatea contractantă verifică exactitatea informațiilor și dovezilor furnizate de ofertanți. Prin urmare, ... nu impută entității contractante faptul că a încălcat o anumită dispoziție legală, ci că s-ar fi încălcat un aspect de oportunitate, respectiv neefectuarea unor verificări suplimentare.

V. În subsidiar, intervenienta invocă neconformitatea ofertei depuse de către ..., pentru următoarele motive:

(i) Oferta ... nu îndeplinește cerința de a avea toate autobuzele fabricate de același producător și sub aceeași marcă.

Astfel, oferta ... nu îndeplinește condițiile prevăzute în caietul de sarcini, prevăzute la Capitolul 2 "Condiții tehnice eliminatorii", poziția 1 în tabelul prezentat la pagina 5, respectiv "Toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi ofertate trebuie să îndeplinească obligatoriu condiția de a fi fabricate de același producător și sub aceeași marcă.".

Astfel, pe pagina oficiala de internet a contestatoarei, la secțiunea "Brands and Products", apar următoarele vehicule produse de ...:

- Karsan JEST;
- Karsan Jest Electric;
- Karsan Atack;
- Karsan STAR;
- IIA Bus;
- Hyundai H350;

Dintre vehiculele mai sus enumerate, astfel cum apar pe site-ul ... (Anexa 12), prezintă importanță pentru prezenta cauză autobuzele IIA Bus, întrucât Karsan JEST, Karsan JEST Electric, Karsan Atack, Karsan Star and Hyundai H350 nu se încadrează în niciuna dintre categoriile de autobuze de 10, 12, respectiv 18 m.

Însă, în categoria IIA Bus, se regăsesc:

- autobuzele din gama de 12 si 18 m sunt produse de ..., sub marca Menarinibus, model CityMood 12 și model CityMood18, iar
- autobuzele din gama de 10 m sunt produse de producătorul italian Industria Italiana Autobus SpA.

Astfel, pe site-ul Karsan se regăsesc autobuze produse de ...sub marca Menarinibus, al cărei titular este Industria Italiana Autobus SpA, în care sunt incluse doar autobuzele din categoriile de 12, respectiv 18 m (CityMood 12 – din gama de 12 m și CityMood 18 – din gama de 18 m) (Anexa 13).

Totodată, pe site-ul companiei Industria Italiana Autobus SpA se regăsesc informații cu privire la producerea de către Industria Italiana Autobus SpA a unor autobuze marca Menarinibus, marca CityMood 10 (deci din gama de 10 m), rezultând că autobuzele din gama de 10 m ofertate de către Karsan sunt produse în Italia, de către Industria Italiana Autobus SpA.

Este astfel evident că oferta depusă de Karsan încalcă cerințele din caietul de sarcini cu privire la producerea tuturor categoriilor de autobuze de același producător și sub aceeași marcă.

Prin urmare, devine evidentă neconformitatea ofertei ... sub aspectul îndeplinirii cerinței din caietul de sarcini, care prevede dincolo de orice dubiu că toate cele trei tipuri de autobuze trebuie produse de același producător și sub aceeași marcă.

(ii) ... nu a declarat subcontractant pe ... SpA.

Astfel, deși o parte din autobuzele ofertate sunt produse de Industria Italiana Autobus SpA, ... nu a declarat subcontractant pe acest producător.

Astfel, din tabelul postat pe SEAP privind datele de identificare subcontractanți, rezultă că ... a declarat subcontractant doar pe Anadolu ... SRL – atelier service.

Or, o parte din autovehiculele ofertate (respectiv gama de 10 m) este produsă de Industria Italiana Autobus SpA.

În aceste condiții, ... ar fi trebuit să declare drept subcontractant pe acest producător, depunând inclusiv DUAE pentru acesta.

Astfel, de exemplu, conform punctului III.2.1.a) din fișa de date (Situaţia personală a candidatului sau ofertantului): *Ofertantul unic/Ofertantul asociat/Terțul sustinător/Subcontractantul/ trebuie să demonstreze că nu se încadrează în prevederile art. 177 din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale. În acest sens, ofertantul unic/Ofertantul asociat/Terţul susţinător/Subcontractantul va completa DUAE - Partea III "Motive de excludere" - Sectiunea A "Motive referitoare la condamnările penale".*

De asemenea, conform Notei 5 de la același punct III.2.1.a) din fișa de date:

Nota 5: Se vor depune, odată cu DUAE, următoarele documente: angajamentul ferm al terţului sustinător din care rezultă modul efectiv în care se va materializa susţinerea acestuia, a acordului de subcontractare şi/sau a acordului de asociere, după caz.

Nedepunerea acestora odată cu DUAE, constituie temei pentru solicitarea de clarificări pentru eventualele inadvertenţe de formă ale informaţiilor cuprinse în secţiunile DUAE, atât ale ofertantului/candidatului, cât şi ale subcontractantului/terţului susţinător, acest lucru fiind necesar pentru a asigura desfăşurarea corespunzătoare a procedurii de atribuire.

Or, este evident că din moment ce ... nu a declarat pe Industria Italiana Autobus SpA drept subcontractant, aceasta nu a depus nici DUAE și nici acordul de subcontractare, acestea constituindu-se într-o încălcare a cerințelor din fișa de date.

Având în vedere aceste considerente, oferta ... nu îndeplinește cerințele de formă.

(iii) Amplasarea serviceului auto al terțului subcontractant Anadolu ... SRL la o distanță de 40 km față de București va prejudicia în mod evident entitatea contractantă prin implicarea unor costuri ridicate și a unui număr de ore de lucru suplimentare.

Terțul subcontractant prezentat în oferta ... unde urmau a fi efectuate activitățile de service pentru cele 400 de autobuze în măsura în care ...ar fi câștigat procedura de achiziție este ... SRL ("Anadolu").

Adresa la care se află service-ul Anadolu este Șoseaua București-Ploiești, Ciolpani, județ Ilfov, România, ceea ce înseamnă că este localizat la o distanță de 40 km de Municipiul București, fapt ce va implica costuri ridicate de transport dus – întors și a unui număr de ore de lucru suplimentare pentru entitatea contractantă, fapt de natură a prejudicia direct pe termen lung entitatea contractantă.

Utilizarea acestui service este astfel de natură a aduce atingere principiului impus la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 99/2016 privind achiziționarea de bunuri, servicii și lucrări în condiții de eficiență economică.

Astfel, distanța semnificativă la care se află Anadolu față de București (fiind mai aproape de Ploiești) ar îngreuna în mod evident transportul autobuzelor a căror revizie va fi necesară, presupunând costuri mai ridicate atât pentru entitatea contractantă, căreia, pe perioada garanției (capitolul 12 "Garanții" din caietul de sarcini) îi revine obligația de a asigura costurile privind consumul de carburant, salariile șoferilor, anvelopele în intervalul 160.000 – 240.000 km, precum și cheltuielile legate de consumabile (uleiuri, antigel, filtre, acumulatori, anvelope, becuri auto), cât și pentru ofertant.

Prin urmare, inconvenientul de a pune la dispoziția entității contractante pentru revizia autobuzelor service-ul Anadolu reprezintă un motiv pe deplin justificat de reevaluare a ofertei ... și sub acest aspect.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 12556/28.03.2018, ..., lider al Asocierii ..., în calitate de câştigător al procedurii de atribuire antemenţionată, formulează cerere de intervenţie în care solicită:

- admiterea în principiu şi pe fond a cererii de intervenţie şi, pe cale de consecinţă respingerea contestaţiei formulată de către ...SRL ca neîntemeiată şi nemotivată în ceea ce priveşte decizia de declarare a ofertei ... drept admisibilă şi câştigătoare,

- în subsidiar, să se constate că ofertele depuse de către ... şi de ... sunt inacceptabile şi neconforme, iar în măsura în care Consiliul va constata motive de inadmisibilitate pentru toate ofertele depuse în procedură, să dispună obligarea entităţii contractante la anularea procedurii de atribuire.

II 1.1. Cu privire la criticile privind unitatea service autorizată RAR, formulate de către contestatore, intervenienta învederează în primul rând faptul că, deşi aparent ... se raportează la cerinţe ale caietului de sarcini, în realitate ...adaugă două elemente noi, respectiv

(i) cerinţa ca autorizarea RAR a service-ului să fi fost depusă pentru o anumită categorie de autovehicule (cerinţă ce nu se regăseşte în caietul de sarcini), dar şi

(ii) cerinţa ca atelierul service să fie autorizat, la momentul depunerii ofertei, de către producătorul motoarelor (în speţă MAN) - cerinţă ce, de asemenea, lipseşte complet din documentaţia de atribuire.

Astfel, cu privire la critica vizând faptul că atelierul service propus de Otocar nu ar avea autorizare RAR pentru categoria M3, această cerinţă nu se regăseşte în caietul de sarcini:

- nici la punctul 31 de la "Condiţii tehnice eliminatorii"
- nici la capitolul 12 "Garanţii" pagina 42 ambele invocate de contestatoarea ....

În realitate, prin caietul de sarcini, capitolul 2, punctul 32 din Tabel, se solicită expres următoarele:

Angajamentul ferm al ofertantului că dispune de personalul şi dotarea tehnică necesare asigurării asistenţei tehnice în garanţie şi service- ului în perioada de garanţie a autobuzelor. Se va prezenta atelierul de service care trebuie să fie în aria administrativ - teritorială a Municipiului Bucureşti. La ofertare se va prezenta autorizarea RAR a atelierului service.

Pentru dovedirea îndeplinirii acestor condiţii, în cadrul ofertei, intervenienta a depus:

- la paginile 3322 - 3323, Autorizaţia Tehnică nr. 19558/17.02.2017 emisă de Registrul Auto Român (RAR), iar
- la pagina 3324, adresa prin care RAR a transmis vinieta de confirmare a autorizării pentru anul 2018.

În cadrul Autorizaţiei Tehnice nr. 19558/17.02.2017 sus menţionate se prevede expres că atelierul service propus de ... este autorizat să desfăşoare următoarele tipuri de activităţi:

- A1 - Activităţi de reparaţii ale vehiculelor rutiere
- A2 - Activităţi de întreţinere a vehiculelor rutiere
- A3 - Activităţi de reglări funcţionale ale vehiculelor rutiere
- B1 - Activităţi de reparaţii ale componentelor şi sistemelor vehiculelor rutiere.

Prin urmare, atelierul service întruneşte toate cerinţele solicitate de autoritatea contractantă, respectiv de a avea autorizare RAR în scopul efectuării activităţilor de reparaţii şi întreţinere, aşadar activităţi de service.

De asemenea, potrivit art. 164 din Legea nr. 99/2016 (procedura fiind o achiziţie sectorială), entitatea contractantă are obligaţia de a elabora documentaţia de atribuire care conţine toate informaţiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă şi precisă cu privire la cerinţele achiziţiei sectoriale, obiectul contractului şi modul de desfăşurare a procedurii de atribuire.

Intervenienta învederează, astfel, că autoritatea contractantă nu a solicitat expres o autorizare RAR a service-ului specific pentru o anumită categorie de autovehicule, aşa cum a solicitat, de exemplu, expres Certificarea de omologare RAR a autovehiculelor pentru categoria M3.

Or, potrivit art. 143 alin. (3) lit. a) din Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 99/2016, o ofertă ar putea fi considerată neconformă în cazul în care oferta "nu satisface în mod corespunzător cerinţele caietului de sarcini".

Rezultă, astfel, în mod evident că, în lipsa unei cerinţe exprese care să impună autorizare RAR pentru o anumită categorie de autovehicule, o ofertă nu ar putea fi declarată neconformă pentru neîndeplinirea acesteia.

Orice încălcare a acestor cerinţe ar determina încălcarea gravă a principiului transparenţei, statuat la art. 2 alin. (2) lit (d) din Legea nr. 99/2016 - principiu, de altfel, esenţial în derularea oricărei proceduri de atribuire.

Aceasta cu atât mai mult cu cât procedura de atribuire a fost deschisă nu doar entităţilor române ci şi ofertanţilor internaţionali.

Or, aceştia îşi bazează în mod esenţial oferta pe cerinţele şi rigorile menţionate expres în documentaţia de atribuire, iar nu pe presupuse "reguli implicite" sau interpretări de reacredinţă din partea ofertanţilor.

Tocmai de aceea, entitatea contractantă detaliază în cadrul documentaţiei de atribuire inclusiv normele şi standardele aplicabile.

Aşadar, prin documentaţia de atribuire se solicită prezentarea - la nivelul ofertei - a unui service autorizat RAR, fără a se solicita, mai departe şi categoria de autovehicule.

Intervenienta, ofertant străin, a nominalizat subcontractant şi a depus în cadrul ofertei un atelier service care are autorizaţie RAR.

De altfel, ... recunoaşte expres la pagina 11. paragrafele 2 şi 3, din contestaţie faptul că: *"condiţia ca autorizarea RAR a atelierului service să fie pentru activităţi de reparare şi întreţinere a vehiculelor din categoria de omologare M3, rezultă şi din faptul că această condiţie este ea însăşi impusă pentru cele 8 service-uri deţinute de către achizitor (...)",* aspectul cu privire la categoria M3 *"(...) nu este prevăzut în mod expres în caietul de sarcini (...)".*

Este, astfel, evident că ...îşi bazează contestaţia pe un argument ce nu a fost precizat în caietul de sarcini.

Aceasta în condiţiile în care, conform art. 164 din Legea nr. 99/2016, documentaţia de atribuire trebuie să includă *"o informare completă, corectă şi precisă cu privire la cerinţele achiziţiei sectoriale, obiectul contractului şi modul de desfăşurare a procedurii de atribuire".*

... încearcă, de asemenea, să suplinească lipsa unei cerinţe exprese din caietul de sarcini, invocând diverse obligaţii stipulate în sarcina furnizorului, atât în caietul de sarcini, cât şi în condiţiile contractuale. Ceea ce omite contestatoarea, este faptul că Asocierea şi-a asumat expres, prin propunerea tehnică, angajamentul de a respecta integral acele obligaţii.

În ceea ce priveşte argumentul potrivit căruia, din "cunoştinţele" ... autobuzele ...au motoare marca MAN, iar atelierul service propus ar fi autorizat în vederea asigurării asistenţei tehnice în garanţie şi a service-ului în perioada de garanţie a motoarelor MAN, intervenienta arată că prin caietul de sarcini se solicită doar autorizarea RAR a atelierului service, iar nu şi o autorizare din partea tuturor producătorilor de elemente componente ale autovehiculelor prezentate. De asemenea, informaţiile ...nu sunt conforme realităţii, ...neofertând autobuze cu motoare marca MAN.

Argumentele Mercedes sunt lipsite de orice susţinere în prevederile caietului de sarcini, motiv pentru care se impune respingerea acestora în consecinţă.

Prin urmare, rezultă că, în mod corect, entitatea contractantă, văzând îndeplinite cerinţele menţionate expres în caietul de sarcini, a declarat oferta ... ca fiind conformă, inclusiv din această perspectivă.

Orice alte nuanţări invocate de contestatoare, ce nu au fost menţionate anterior depunerii ofertelor (pentru a se asigura transparenţa faţă de toţi ofertanţii) nu fac decât să adauge la cerinţele documentaţiei de atribuire - fapt lipsit de orice temei legal.

Astfel de cerinţe suplimentare, ce nu au fost expres menţionate în caietul de sarcini, nu pot determina declararea unei oferte drept neconforme, o astfel de declarare fiind lipsită de temei legal.

Conform Hotărârii Curţii de Justiţie a Uniunii Europene, din 17 septembrie 2002 , pronunţată în cauza C-513/99, autoritatea contractantă poate impune factori de evaluare, numai în măsura în care aceştia îndeplinesc, cumulativ, următoarele condiţii: a) au legătură cu obiectul contractului; b) nu conferă acelei autorităţi contractante o libertate necondiţionată de decizie; c) sunt prevăzute expres în caietul de sarcini

sau în anunţul de participare; d) respectă toate principiile fundamentale ale dreptului comunitar, în special principiul nediscriminării.

Într-un scenariu absurd în care s-ar considera, totuşi, că prin caietul de sarcini s-ar fi cerut expres prezentarea unei autorizări RAR a service-ului pentru categoria M3, intervenienta învederează relevanţa redusă a aspectului ce vizează autorizarea RAR a atelierului service, aceasta cu atât mai mult cu cât, atelierul se află, în prezent, în proces de audit pentru extinderea autorizării şi pentru categoria M3, iar odată cerinţele tehnice îndeplinite, avizarea pozitivă este doar un aspect formal. Totodată, trebuie avut în vedere că activitatea atelierului service pe sectorul M3 va fi imperios necesară doar la o perioadă ulterioară semnării contractului de achiziţie publică, abia după livrarea efectivă a autovehiculelor. Tocmai pentru acest motiv, entitatea contractantă nu a solicitat expres autorizarea RAR pentru o anumită categorie.

Este evident că subscrisa este pe deplin interesată de derularea cu succes a acestui contract. în aceste condiţii, subscrisa, având o vastă experienţă nu doar în producţia de autobuze publice, dar şi în derularea de contracte cu autorităţi publice din diverse locaţii internaţionale, va lua toate măsurile necesare pentru a asigura asistenţă tehnică şi service la standarde ridicate în derularea acestui contract, asigurând astfel existenţa unei dotări corespunzătoare de nivel înalt, acest fapt fiind de natură a impacta direct asupra renumelui ... în piaţă.

Pentru toate aceste considerente, chiar dacă (deşi nu a fost solicitat expres) s-ar admite că prin caietul de sarcini s-ar fi cerut ca autorizaţia RAR să prevadă obligatoriu categoria M3, se impune analizarea relevanţei acestei formalităţi raportat la întreaga complexitate a acestei proceduri ce vizează un număr semnificativ de autobuze, de tipologii şi caracteristici diferite, prin urmare cu specificaţii tehnice complexe ce trebuiau îndeplinite.

De altfel, o abordare rigidă şi inflexibilă ar fi de natură să încalce inclusiv principiul proporţionalităţii, statuat, în mod constant, de Curtea Europeană de Justitie.

Dacă entitatea contractantă ar fi avut dubii cu privire la subcontractantul desemnat de ..., ar fi putut cere informaţii şi documente suplimentare, iar în cazul în care acestea nu ar fi fost satisfăcătoare, ar fi avut posibilitatea, conform art. 187 alin. (2) din Legea nr. 99/2016 să solicite înlocuirea acestuia şi propunerea altui subcontractant. În realitate, entitatea contractantă a apreciat în mod judicios că subcontractantul ...îndeplineşte condiţiile legale şi ale documentaţiei de atribuire, nedorind să formuleze o solicitare excesivă, care nu ar fi fost în concordanţă cu caietul de sarcini şi cu legislaţia achiziţiilor publice. Prin urmare, aspectul privind autorizarea RAR a service-ului nu constituie un motiv de neconformitate, legislaţia permiţând flexibilitatea în evaluarea situaţiei subcontractantilor.

În orice caz, având în vedere prevederile legale precitate, solicitarea contestatoarei este în mod vădit neîntemeiată, neputându-se pune problema unei neconformităţi a ofertei ..., din moment ce subcontractantul poate fi înlocuit la cerere, desigur, în scenariul absurd în care s-ar

considera că cerinţele exprese din caietul de sarcini nu ar fi îndeplinite condiţiile.

În ceea ce priveşte critica privind necorespunderea autobuzelor cu tipodimensiunea de 10 m cu cerinţele din caietul de sarcini, în încercarea de a dovedi cu orice preţ neconformitatea ofertei ... în cadrul acestor critici, ... invocă o serie de argumente alternative astfel:

- autobuzele din gama de 10 m nu respectă dimensiunea maximă stabilită de autoritatea contractantă de 10,7
- dacă respectă lungimea de 10,7 m, nu respectă cerinţa de podea coborâtă pe toată suprafaţa, având trepte
- dacă respectă şi lungimea de 10,7 m şi au şi podea coborâtă nu au omologare
- dacă au omologare, nu satisfac cerinţa de produs de serie omologat
- dacă au omologare pentru autobuz, certificatele care au stat la baza calculului punctajelor calitative (certificat de consum combustibil SORT 1, certificat de zgomot, etc) nu ar fi valabile pentru modelul omologat.

Este evident demersul ... de a specula orice posibile variante, chiar în lipsă de argumente concrete, pentru a încerca detronarea ofertei depusă de Asociere.

Or un astfel de comportament, lipsit de fundament real, fără a avea nicio bază pe elemente concrete ale ofertei ... este unul abuziv, sancţionat de prevederile art. 15 Cod Civil, această contestaţie fiind în mod evident depusă "în scopul de a vătăma sau păgubi pe altul ori într-un mod excesiv şi nerezonabil, contrar bunei-credinţe".

Intervenienta arată că toate autobuzele ofertate (nu doar cel din gama de 10 m) se înscriu în dimensiunile solicitate prin caietul de sarcini.

Astfel, în mod particular pentru autobuzele de 10 m, intervenienta a ofertat autobuze de 10.700 mm, fapt susţinut de următoarele documente:

- la pagina 3352 din propunerea tehnică este menţionată expres dimensiunea exterioară, respectiv lungimea totală de maxim 10.700 mm
- la pagina 3353 din propunerea tehnică este inclusă schiţa autobuzului din gama 10 m în care este marcată în clar cota lungimii totale de 10.700 mm
- în Anexa 57 la propunerea tehnică, pagina 486, 487, este inclusă schiţa autobuzului (română şi engleză), fiind menţionată în clar lungimea de 10700 mm
- în Anexa 57 la propunerea tehnică, pagina 3450, este inclusă fişa tehnică a autobuzului de 10,7 metri, în care se menţionează în clar: lungime (mm): 10700.

Cât priveşte cerinţa de a avea podea coborâtă pe toată suprafaţa, şi aceasta este complet respectată de oferta ..., astfel:

- la pagina 3337 din propunerea tehnică, la punctul 2 din tabel, a declarat expres că această cerinţă este îndeplinită,
- la pagina 3374 din propunerea tehnică, referitor la secţiunea 7.3, Otokar a declarat expres că sunt îndeplinite cerinţele privind "podea coborâtă, fără trepte pentru călătorii aflaţi în picioare".

Cât priveşte cerinţa de a avea un produs de serie omologat, toate autobuzele ofertate îndeplinesc şi această cerinţă.

În primul rând, pentru autobuzul din gama de 10 m (contestat de Mercedes), acesta are certificat de omologare emis de autorităţi competente din state membre ale Uniunii Europene, pentru categoria M3.

Astfel:

(i) în caietul de sarcini, Capitolul 2 - Condiţii tehnice eliminatorii, la punctul 1 din tabel se menţionează:

"Fiecare autobuz ofertat va avea Certificat de omologare de tip RAR (Registrul Auto Român) sau certificat de omologare acordat de către autorităţile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3."

(ii) La paginile 3336, 3337 din propunerea tehnică, este menţionat expres faptul că aceste cerinţe sunt îndeplinite, autobuzele ... având certificat de omologare eliberat de autorităţile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3.

(iii) Certificatele de omologare aferente au fost incluse în propunerea tehnică pentru fiecare din cele 3 tipuri de autobuze. Pentru autobuzul din gama 10 m au fost prezentate următoarele:

- Certificat EC VEHICLE TYPE APPROVAL CERTIFICATE nr. e6*2007/46*0229*00 - aflat la paginile 20 - 33 din Anexa 1 la propunerea tehnică,
- La pagina 21, punctul 0.4 se menţionează expres Categoria M3
- La pagina 27, punctul 2.4.2.1, se menţionează expres certificarea pentru lungimea de 10700 mm (Anexa 6).

Totodată, omologarea autovehiculului este o omologare de tip, iar nu o omologare de prototip/ individuală, nici o omologare de serie mică.

Astfel, potrivit art. 2 din Directiva 2007/46/CE (de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor şi remorcilor acestora, precum şi a sistemelor, componentelor şi unităţilor tehnice separate destinate vehiculelor respective), aceasta se aplică:

- omologării de tip a vehiculelor concepute şi construite într-una sau mai multe etape în scopul utilizării rutiere, precum şi a sistemelor, a componentelor şi a unităţilor tehnice separate concepute şi construite pentru astfel de vehicule precum şi
- omologării individuale a vehiculelor - omologare ce se aplică prototipurilor de vehicule.

De asemenea, la articolul 22 din Directiva menţionată este reglementată Omologarea CE de tip pentru seriile mici.

În Anexa VI la Directivă este inserat modelul Certificatului de Omologare CE de Tip.

În finalul acestei anexe este inserată o notă în care se precizează:

"Dacă acest model se foloseşte pentru omologarea de tip în conformitate cu articolul 20, 22 (pentru serii mici) sau 23, se poate elimina titlul „Certificat de omologare CE de tip a vehiculului", cu excepţia:

- *cazului menţionat la articolul 20, în cazul în care comisia a decis să permită unui stat membru să acorde o omologare de tip în conformitate cu prezenta directivă;*
- *cazului vehiculelor din categoria M1, cărora li se acordă omologarea de tip conform procedurii descrise la articolul 22".*

Or, în cadrul ofertei depusă de Asocierea Otokar, aşa cum rezultă din Anexa 1 la propunerea tehnică, toate certificatele de omologare sunt Certificate de omologare CE de Tip a vehiculului, iar nu certificate individuale, şi nici certificate pentru serii mici.

Mai mult decât atât, conform articolului 18 (Certificatul de conformitate) din Directiva 2007/46/CE:

- *"(1) în calitate de deţinător al unei omologări CE de tip pentru un vehicul, producătorul eliberează un certificat de conformitate care însoţeşte fiecare vehicul, complet, incomplet sau completat, care a fost produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat."*
- *"(6) Certificatul de conformitate, astfel cum este descris în partea I a anexei IX pentru vehiculele omologate de tip în conformitate cu articolul 22 (nn. pentru serii mici), trebuie să conţină în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate omologate de tip în serii mici", iar în imediata sa apropiere trebuie să fie indicat anul de producţie, urmat de un număr secvenţial cuprins între 1 şi limita indicată în tabelul din anexa XII, specificând, pentru fiecare an de producţie, poziţia vehiculului în cadrul producţiei alocate pentru anul respectiv."*

La paginile 1294, 1295 din propunerea tehnică este inclus Certificatul de conformitate pentru autobuzul de 10,7 m. În cuprinsul acestui certificat (similar de altfel cu certificatele emise pentru celelalte două tipuri) nu se face nicio menţiune cu privire la serii mici. (Anexa 7).

Este astfel evident că cerinţele autorităţii contractante prevăzute în caietul de sarcini, respectiv de a avea un produs de serie omologat, sunt integral îndeplinite, susţinerile contestatoarei fiind complet nefondate.

De altfel, ... cunoaşte foarte bine acest lucru dar încearcă să speculeze o eventuală lipsă de vigilenţă a CNSC cu privire la întregul proces pe care îl implică omologarea unui autovehicul.

Procedurile de omologare sunt aplicabile pentru întreaga Europă, nu doar pentru ..; chiar şi ... a derulat acelaşi tip de proceduri pentru omologarea propriilor autobuze (sau poate de acest aspect s-a ocupat producătorul, iar ...România, fiind un distribuitor, nu are cunoştinţă acest lucru).

În mod cert însă, omologarea este un proces ce garantează că vehiculele sunt produse conform anumitor reguli predefinite, impuse de autorităţi. Autorităţile de certificare au dreptul să inspecteze orice autovehicul în orice moment astfel încât niciun producător auto nu îşi poate permite să facă vreo modificare la autovehicul după omologarea acestuia. Omologarea este astfel similară sigilării unui plic.

Pentru aceste motive, niciun producător de autobuze nu solicită omologarea unui prototip, respectiv a unui produs aflat în dezvoltare şi în perioada de testare, pentru că în faza de dezvoltare apar modificări ce impun o nouă omologare. Procesul de omologare este însă unul costisitor, şi nu se realizează de două ori pentru acelaşi model.

Nu în ultimul rând, Otokar este unul dintre cei mai mari producători de autobuze din Turcia, cu o vastă şi lungă experienţă în producţia de autobuze publice, având doar producţie de serie, liniile de asamblare ale producătorului vizând doar producţie de serie, iar nu de serii mici.

Cât priveşte alegaţia potrivit căreia certificatele care au stat la baza calculului punctajelor calitative (certificat de consum combustibil SORT 1, certificat de zgomot etc.) nu ar fi valabile pentru modelul omologat, intervenienta apreciază că este nefondat.

Astfel, în primul rând, raţionamentul contestatoarei este eronat, documentele justificative depuse de Asociere ca parte a ofertei tehnice fiind în integralitate valabile pentru tipul de autobuze ofertat din gama de 10 m.

Valabilitatea tuturor certificatelor depuse în cadrul procedurii de achiziţie, inclusiv certificatul de consum combustibil SORT1, certificat de zgomot etc. reprezintă o chestiune care nu poate fi pusă sub semnul îndoielii.

Astfel, existând omologare M3 pentru autobuzele ... în varianta de 10,700 mm, devine evidentă respectarea tuturor cerinţelor care stau la baza emiterii unui astfel de certificat, inclusiv acelea la care face referire contestatoarea.

Mai mult, certificatul de omologare M3 nici nu ar putea fi obţinut în măsura în care s-ar constata lipsa certificărilor necesare potrivit legislaţiei europene (spre exemplu, nivelul de zgomot admis în temeiul UNECE R51), astfel încât, însăşi emiterea certificatului de omologare M3 constituie o dovadă suficientă că toate certificatele care au fost avute în vedere de către entitatea contractantă şi care au stat la baza calculului punctajelor calitative au fost emise pentru autobuzele având dimensiunea de 10.700 mm.

Prin urmare, câtă vreme certificatele care au stat la baza calculării punctajelor calitative sunt de fapt certificatele care au stat la baza omologării de tip M3, fără de care această omologare nu ar fi putut fi obţinută, argumentul contestatoarei este lipsit de fundament.

Toate testele efectuate în scopul obţinerii certificatelor mai sus menţionate au fost efectuate şi verificate de organisme europene autorizate, aceasta fiind dovada irefragabilă a conformării autobuzelor ... cu dimensiunea de 10.700 mm a tuturor cerinţelor din caietul de sarcini.

Cu privire la solicitarea contestatoarei de reevaluare a punctajului acordat pentru factorul de evaluare "calitate", subfactorii privind consumul mediu de carburant, nivelul de zgomot măsurat în interior şi nivelul de mediu măsurat în exterior, contestatoarea arată că, în aprecierea sa, în cazul ofertării unui produs neomologat sau care face obiectul unei extensii de omologare, trebuie prezentate în cadrul ofertei valorile aferente modelului ofertat cu privire la (i) consumul de combustibil (test SORT1) şi (ii) nivelul de zgomot (interior şi exterior).

Intervenienta precizează că desfăşurarea unei proceduri de achiziţie publică, pentru care există un cadru legal care reglementează întreaga desfăşurare a procedurii, nu poate fi influenţată de simple aprecieri ale ofertanţilor.

Pe de altă parte, ipoteza de la care contestatoarea porneşte este greşită şi nu corespunde realităţii, întrucât Asocierea nu se regăseşte nici în ipoteza ofertării unor autobuze neomologate şi nici în ipoteza ofertării unor autobuze care fac obiectul unei extensii de omologare.

În primul rând, dacă Asocierea ar fi prezentat în oferta sa autobuze neomologate, atunci în mod evident oferta ...ar fi fost respinsă de plano de către entitatea contractantă, iar, în al doilea rând, aceste valori au fost oricum supuse evaluării în cadrul procedurii de evaluare a ofertelor, fiind depuse certificatele care atestă îndeplinirea cerinţelor aferente criteriilor care au stat la baza calculării punctajului.

Totodată, o garanţie în plus a respectării cerinţelor documentaţiei de atribuie şi a realizării unui calcul corect îl reprezintă şi prezenţa experţilor cooptaţi, astfel cum rezultă din raportul procedurii nr. 248/19.02.2018.

Or, experţii cooptaţi sunt consultanţi independenţi şi obiectivi ai autorităţii contractante şi care oferă un plus de expertiză entităţii contractante, rolul acestora fiind tocmai de a evalua şi exprima opinia în problemele specifice pentru a căror analiză a fost desemnat.

Având în vedere că nu există niciun indiciu privind încălcarea prevederilor legale, documentaţiei de atribuire sau a Metodologiei de calcul şi evaluare pentru acordarea punctajelor, scopul vădit al ... este de a induce în eroare Consiliul şi de a împiedica normala desfăşurare a procedurii de achiziţie.

Reevaluarea punctajului faţă de factorii de evaluare este nu numai inutilă, dar va conduce, în mod evident, şi la întârzierea încheierii contractului de achiziţie, cu afectarea, în primul rând, a interesului public.

De asemenea, cu privire la respectarea criteriului social, intervenienta menţionează că prin adresa DPA 40.1/10.01.2018 (Anexa 8), entitatea contractantă i-a solicitat clarificări cu privire la angajarea persoanelor defavorizate, la care a răspuns prin adresa nr. 3/15.01.2018, anexând toate documentele necesare, acestea fiind verificate şi punctate în mod corespunzător.

Referitor la solicitarea ... de reevaluare a punctajului acordat ofertelor, intervenienta apreciază că nu este motivată. Astfel, nu se aduce niciun argument concret pentru care evaluarea iniţială nu ar fi corectă, impunându-se reevaluarea punctajului.

... îşi sprijină argumentele pe faptul că produsele ofertate nu ar fi conforme, fiind neomologate / netestate şi prin urmare ar trebui refăcut calculul punctajului. Or, dacă oferta nu ar fi conformă, nu s-ar mai ajunge la refacerea punctajului, oferta fiind respinsa drept inadmisibilă.

Conform paginii 2 din raportul procedurii, procesul verbal nr. 4/10.01.2018 a avut drept scop evaluarea răspunsurilor la clarificări referitoare la propunerile tehnice şi factorii de evaluare.

Rezultă, astfel, că experţii au fost cooptaţi pentru evaluarea propunerilor tehnice, inclusiv în ceea ce priveşte factorii de evaluare.

Mai mult, conform paginii 3 din raportul procedurii, rezultă că experţii cooptaţi au semnat declaraţii de imparţialitate (impuse de altfel de lege).

Aşadar, evaluarea propunerii tehnice şi a factorilor de evaluare de către experţi cooptaţi asigură un puternic argument cu privire la corectitudinea modalităţii de calcul a punctajului, inclusiv pe factorul calitate, neexistând niciun indiciu cu privire la o eventuală incorectitudine a acestui calcul.

În plus, Asocierea a depus în cadrul ofertei, rezultate ale testărilor efectuate în laboratoare autorizate, astfel încât calculele respective, ce au stat la baza realizării punctajului, nu pot fi contestate.

În esenţă, solicitarea ... vizează o reevaluare integrală a tuturor ofertelor, în speranţa că ar putea urca în clasament de pe locul 3, pe locul 1. Or, rolul CNSC este de a face o analiză a legalităţii modului de evaluare a ofertelor, iar nu de a face o nouă evaluare integrală, în locul entităţii contractante, fapt ce ar fi, de altfel, chiar imposibil de realizat şi ar contraveni flagrant legislaţiei achiziţiilor publice.

Totodată, o reevaluare a punctajului obţinut cu privire la criteriile de mai sus ar întârzia procedura, cu prejudicierea tuturor părţilor implicate, dar mai ales a beneficiarilor autobuzelor ce urmează a fi livrate, respectiv cetăţenii Municipiului Bucureşti.

Prin urmare, se impune respingerea integrală a cererilor ... de reevaluare a punctajelor acordate fiecăruia dintre ofertanţi.

În subsidiar, în măsura în care s-ar considera necesară o refacere a punctajului, intervenienta solicită reevaluarea, pe baze egale, a tuturor ofertelor, inclusiv a ofertei ... si ..., iar nu doar a ofertei ....

Intervenienta învederează că oferta ... este inacceptabilă pentru că nu a declarat drept subcontractant pe producătorul autobuzelor şi nu a depus DUAE şi acord de asociere corespunzător

Potrivit informaţiilor existente pe site-ul Registrului Comerţului aferent companiei ... SRL aceasta este înregistrată doar pentru activităţi de comerţ autovehicule şi reparaţia acestora.

Din extrasul de la Registrul Comerţului reiese cu evidenţă că activităţile declarate atât pentru sediul principal, cât şi pentru sediile secundare, nu includ activitate de producţie.

De altfel, este de notorietate că ...nu deţine în Romania (aşadar sub titulatura ... SRL) nicio fabrică de producţie, fabricile de autobuze ale grupului ... fiind situate în Germania (EvoBus), respectiv în Turcia (...).

În aceste condiţii, este evident că ... SRL achiziţionează produsele ofertate de la un alt producător.

Or, în condiţiile în care obiectul achiziţiei îl reprezintă chiar furnizarea de autobuze, este evident că respectivul producător trebuia nominalizat drept subcontractant în cadrul ofertei.

Potrivit documentului postat pe SEAP denumit Date de identificare ofertanţi, ofertantul ... nu a nominalizat nici un subcontractant.

Legea stabileşte clar faptul că limita dintre furnizor şi subcontractant o stabileşte obiectul contractului.

Aşadar, într-un contract de lucrări

- cel care furnizează doar un simplu material - este furnizor
- dar cel care furnizează chiar o parte din lucrare (e.g. lucrări de instalaţii) este subcontractant.

De altfel, art. 1769 Cod Civil clarifică pe deplin acest subiect arătând că:

(1) Furnizorul poate subcontracta furnizarea bunurilor sau serviciilor către o terţă persoană, cu excepţia cazurilor in care contractul are un caracter strict personal sau natura contractului nu permite.

(2) Există subcontractare ori de câte ori produsul sau serviciul care face obiectul contractului de furnizare este în fapt furnizat în tot sau în parte, de către un terţ cu care furnizorul a subcontractat în acest scop.

În speţa de faţă, obiectul contractului îl reprezintă furnizarea de autobuze iar aceste autobuze vor fi furnizate integral de producătorii grupului (din Germania şi/ sau Turcia), ... SRL neavând capacităţi de producţie.

Prin urmare, pentru această procedură, producătorii respectivi ai grupului Mercedes care vor realiza produsele întrunesc pe deplin calitatea de subcontractant, fiind excluşi din noţiunea de furnizor chiar de definiţia stabilită la art. 3 lit. (y) de mai sus, care prevede expres că nu poate fi furnizor cel care are întruneşte calitatea de subcontractant.

Pentru această procedură, se poate admite noţiunea de furnizor pentru cei de la care se achiziţionează piesele de schimb sau elemente componente ale autobuzelor (e.g. geamuri), astfel întrucât aceştia nu furnizează obiectul contractului, respectiv autobuze - cum este cazul producătorilor grupului Mercedes Benz, care vor produce -livra autobuzele ofertate în cadrul acestei proceduri.

În aceste condiţii, este evident că ... ar fi trebuit să declare subcontractanţi pe producătorii care vor realiza efectiv autobuzele, depunând DUAE corespunzător.

În cadrului punctului III.2.1.a) din fişa de date - Situaţia personală a candidatului sau ofertantului - se solicită expres prezentarea DUAE de către subcontractanţi pentru a dovedi neîncadrarea în motivele de excludere.

Din moment ce ... nu a declarat producătorii autobuzelor drept subcontractanţi, este evident că nu a depus nici DUAE pentru aceştia.

În plus, conform Notei 5 de la acelaşi punct III.2.1.a) din fişa de date, odată cu DUAE trebuia depus şi acordul de subcontractare.

De asemenea, la punctul IV.4.3) din fişa de date - Modul de prezentare a ofertei, entitatea contractantă impune declararea subcontractanţilor în cadrul Formularului 10.

Prin urmare:

- ... nu are în obiectul de activitatea producţia de autobuze - urmând să achiziţioneze integral aceste produse de la terţi
- aceşti terţi vor furniza integral obiectul contractului (respectiv autobuzele) - dobândind astfel calitatea de subcontractanţi
- ... nu a declarat în cadrul ofertei aceşti subcontractanti şi nu a depus DUAE şi acordul de subcontractare pentru aceştia.

De asemenea, intervenienta invocă faptul că oferta ... este inacceptabilă şi neconformă, pentru că nu a întocmit şi prezentat propunerea tehnică conform cerinţelor din fişa de date şi, respectiv, din caietul de sarcini.

Potrivit punctului IV.4.1) din fişa de date - Modul de prezentare a propunerii tehnice: *"Ofertantul va prezenta Formularul nr. 16 - Declaraţie privind respectarea reglementarilor obligatorii din domeniul mediului, social, al relaţiilor de muncă şi privind respectarea legislaţiei de securitate şi sănătate în muncă. Ofertanţii vor întocmi propunerea tehnică astfel încât să asigure posibilitatea verificării corespondenţei propunerii tehnice cu specificaţiile tehnice prevăzute în caietul de sarcini. În cadrul propunerii*

tehnice, se vor prezenta distinct lista subansamblelor şi/sau piese şi/sau materiale şi/sau consumabile etc., conform Anexei nr. 2 la Formularul nr. 8.

Ofertanţii vor întocmi propunerea tehnică în conformitate cu cerinţele caietului de sarcini, iar prezentarea acestora să asigure posibilitatea corespondenţei propunerii tehnice cu specificaţiile tehnice din caietul de sarcini".

Potrivit punctului IV.4.3) din fişa de date - Modul de prezentare a ofertei, subpunctul 5:

"*5. Oferta şi documentele însoţitoare la întocmirea ofertelor, ofertanţii trebuie să respecte toate instrucţiunile menţionate în fişa de date a achiziţiei, precum şi să completeze toate formularele cuprinse în această documentaţie de atribuire. (...) Oferta va conţine în mod obligatoriu: a) propunerea tehnică, b) propunerea financiară, c) alte documente solicitate prin documentaţia de atribuire, după cum urmează: (...)*

Nota 1: În situaţia în care unei oferte îi lipseşte fie propunerea tehnică, fie propunerea financiară, oferta va fi considerată inacceptabilă".

Însă oferta depusă de Mercedes pe partea tehnică nu respectă nici cerinţele fişei de date (fiind, deci, inacceptabilă), şi nici cerinţele caietului de sarcini (fiind, aşadar, neconformă).

Aşa cum reiese din secţiunea 6 a raportului procedurii, ... a depus în cadrul procedurii un "caiet de sarcini comentat" şi "Anexe".

Rezultă, astfel, în primul rând, că ofertantul Mercedes nu a depus o propunere tehnică - aşa cum în mod expres se solicită prin fişa de date, ci doar un caiet de sarcini comentat.

Dincolo de aspectul formal, propunerea tehnică presupune nu doar o comentare a caietului de sarcini, ci implică asumarea fermă de către ofertant a produselor descrise în cadrul propunerii tehnice, cu toate specificaţiile tehnice declarate în cadrul acesteia.

Din secţiunea 6 a raportului procedurii (pagina 16), reiese că ...a declarat confidenţială oferta sa pe partea tehnică, respectiv: "caietul de sarcini comentat + Anexe (certificate, declaraţii, buletine, fişe tehnice, certificatele SORT)".

Rezultă, prin urmare, că, în oferta ... pe partea tehnică nu au fost incluse elemente cerute expres la secţiunea 5 din caietul de sarcini – e.g. desene, scheme, anexa privind produsele ofertate etc.

Din moment ce ...a declarat confidenţiale certificate şi buletine, cu atât mai mult se impunea a declara confidenţiale desenele şi schemele de detaliu ce stau la baza realizării autobuzelor. Prin urmare, lipsa indicării acestora drept confidenţiale dovedeşte faptul că acestea nu au fost incluse în oferta tehnică, conform cerinţelor exprese din caietul de sarcini.

Aşadar, rezultă cu evidenţă faptul că oferta depusă de ... pe partea tehnică nu îndeplineşte cerinţele impuse de fişa de date şi, respectiv de caietul de sarcini cu privire la întocmirea şi prezentarea acesteia, devenind incidente prevederile art. 228 alin. (4) din Legea nr. 99/2016, care impun declararea unei oferte drept inacceptabilă în cazul în care nu îndeplineşte condiţiile de formă aferente elaborării şi prezentării acesteia, dar şi ale art. 143 alin. (3) lit. (a) care stabilesc că oferta este considerată neconformă în

cazul în care nu satisface în mod corespunzător cerinţele caietului de sarcini.

Intervenienta invocă faptul că oferta ... nu respectă cerinţa de a avea toate autobuzele fabricate de acelaşi producător şi sub aceeaşi marcă

Potrivit informaţiilor existente în mediul virtual, în Europa, ...produce autobuze în Germania şi în Turcia.

Astfel, potrivit informaţiilor existente pe pagina de internet a ...Germania, tipurile de autobuze care sunt produse în această ţară sub marca Evo Bus acoperă paleta de 3 tipuri de autobuze solicitate de către entitatea contractantă prin caietul de sarcini.

În ceea ce priveşte, însă, autobuzele urbane produse de către ..., potrivit informaţiilor existente pe pagina de internet a ... Turcia, în această locaţie sunt produse doar autobuze din gama de 12, respectiv 18 m, nu şi din gama de 10 m, toate acestea fiind produse sub marca Conecto.

Astfel, în măsura în care ... ar fi ofertat autobuzele marca Citaro produse în Germania din gama de 10 m, iar autobuzele din gama 12, respectiv 18 m ofertate ar fi cele produse în Turcia, sub marca Conecto, oferta ...ar fi neconformă, încălcând cerinţa expresă a caietului de sarcini prevăzută la Capitolul 2 "Condiţii tehnice eliminatorii" care vizează condiţia obligatorie ca producerea tuturor celor 400 de tipuri de autobuze urbane să se realizeze de către acelaşi producător şi sub aceeaşi marcă.

În industria producerii de vehicule, cu precădere în cea a producerii de autobuze, având la bază argumente de ordin tehnic, dar şi economic (spre exemplu, preţurile pieselor folosite în producerea de autobuze, costurile implicate de manoperă - cu titlu de exemplu, salariile personalului angajat în producţia autobuzelor etc.), este cunoscut că preţurile autobuzelor produse în Germania sub marca Citaro sunt mai ridicate decât preţurile autobuzelor produse de către ...în Turcia, sub marca Conecto.

Prin adresa nr. 03-822/30.03.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 13086/02.04.2018, ... AŞ formulează note scrise ca urmare a studierii dosarului, în care invocă nerespectarea cerinţelor privind dimensiunile generale constructive ale autobuzului şi documentaţia de omologare a autobuzelor de către operatorul economic declarat câştigător.

Contestatoarea menţionează că potrivit secţiunii 1.1 din caietul de sarcini, „ofertantul va prezenta copiile legalizate, conform cu originalul, ale documentaţiei de omologare a autobuzului, din care să rezulte că: autobuzele ofertate vor fi omologate cu certificat de omologare de tip RAR sau omologat de autorităţile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3. Dacă autobuzul este omologat doar de autorităţile competente din UE, omologarea de tip de către RAR a acestuia se va efectua de către ofertantul declarat câştigător, în termen de maxim 45 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala şi pe riscul său. Aceasta reprezintă condiţie pentru intrarea în vigoare a contractului. Aceste autobuze trebuie să fie omologate de către RAR în scopul obţinerii cărţii de identitate".

Prin urmare, la data depunerii ofertei, pentru ca oferta acesteia să fie conformă, Asocierea trebuia să depună cel puţin omologarea emisă de autorităţile competente din UE pentru autobuzele cu dimensiunile solicitate prin documentaţia de atribuire.

Or, această cerinţă nu a fost respectată, aşa cum rezultă din dosarul de achiziţie. Astfel, potrivit procesului-verbal nr. 86/06.12.2017 (emis după data limită de depunere a ofertelor), autoritatea contractantă a constatat că Asocierea nu a depus la data de 10.11.2017 certificatele de omologare pentru autobuzele ofertate din gama de 12m şi 18 m.

De asemenea, prin acelaşi proces-verbal, autoritatea contractantă a reţinut că lipseşte raportul de testare pentru determinarea dimensiunilor autobuzului ofertat din gama de 10 m şi din gama de 18 m.

Totodată, autoritatea contractantă a mai reţinut că:

- „ofertantul a prezentat certificate de omologare (SORT 1) pentru vehicule care au alte caracteristici decât vehiculele solicitate prin caietul de sarcini. (...) ofertantul va prezenta certificatele de testare SORT 1 pentru gamele de autobuze de 10 m, 12 m şi 18 m, suplimentar se va completa de către ofertant următorul tabel (...)",
- „ofertantul prezintă certificatul de omologare EC conform regulamentului nr. 627 (...) dar este pentru tipul de vehicul ... 595/2009.003 şi nu este pentru niciunul dintre tipurile de vehicule ofertate".
- Asocierea nu a depus nici certificatele de omologare pentru autobuzul ofertat respectiv ZX16SA3BX.
- a fost depusă comunicarea de omologare nr. 13R-111603 pentru vehiculul tip ...R13.005A, deşi a fost ofertat vehiculul tip ZX16SA3BX din gama de 18 m.
- ofertantul nu a depus rapoarte de încercare pentru determinarea lungimii vehiculelor prin care să se demonstreze că vehiculele ofertate respectă lungimile maxime solicitate conform caietului de sarcini.

Faptul că ulterior, urmare adresei comunicate de autoritatea contractantă către Asociere, ar fi fost depuse aceste documente de omologare nu transformă oferta depusă de Asociere într-o ofertă conformă.

Aceasta deoarece oferta Asocierii trebuia să fie completă şi să respecte cerinţele din documentaţia de atribuire la data limită de depunere a ofertelor, completare ulterioară transformând-o într-o ofertă incompletă ori într-o modificare a ofertei depuse iniţial.

Pretinsele solicitări de clarificări transmise de autoritatea contractantă către Asociere nu au natura juridică a solicitărilor prevăzute de art. 221 din Legea nr. 99/2018, întrucât autoritatea a cerut completarea ofertei, iar nu clarificarea unor aspecte neclare din ofertă.

Raţiunea reglementării dreptului autorităţii contractante de a solicita clarificări este aceea de a lămuri anumite aspecte echivoce, iar nu de a se completă oferta depusă, în sensul modificării acesteia.

Nerespectarea cerinţei privind deschiderea liberă a uşilor pentru călători.

Potrivit secţiunii 6.3.1 din caietul de sarcini, fiecare din autobuzele din gamele de 10 m, 12 m, 18 m trebuie să îndeplinească cerinţa de deschidere liberă a uşilor pentru călători de minim 1200 mm.

Oferta depusă de Asociere nu îndeplineşte această cerinţă, aceasta arătând expres că „deschiderea uşilor autobuzelor fabricate de ... este de 1200 mm, respectând cerinţa din caietul de sarcini, însă, pe interiorul

uşilor sunt montate bare pentru sprijinul pasagerilor la urcare şi la coborâre, iar distanţa dintre barele de sprijin este de 1100 mm" consecinţa fiind aceea că după instalarea barelor de sprijin deschiderea liberă a uşilor este de 1100 mm.

Prin răspunsul la notificarea prealabilă şi ulterior, prin punctul de vedere exprimat, autoritatea contractantă susţine că Asocierea ar fi depus documente din care reiese că îndeplineşte cerinţa din caietul de sarcini şi că ar fi prezentat documentaţii de omologare a celor trei tipuri de autobuz din una din ţările membre ale UE.

Nerespectarea cerinţei privind autorizarea RAR a atelierului service.

Potrivit secţiunii 2-Cerinţe tehnice eliminatorii, este prevăzut că ofertantul trebuie să depună „angajamentul ferm că dispune de personalul şi dotarea tehnică necesare asigurării asistenţei tehnice în garanţie şi service-ului în perioada de garanţie a autovehiculelor. Se va prezenta atelierul de service care trebuie să fie în aria administrativ-teritorială a Municipiului Bucureşti-Ilfov. La ofertare se va prezenta autorizarea RAR a atelierului service".

Având în vedere obiectul procedurii de atribuire, respectiv „achiziţionarea de către Municipiul Bucureşti a unui număr de 400 de autobuze urbane, omologate de către autorităţile competente din statele membre ale UE, în categoria M3", rezultă evident că şi atelierul service trebuie să fie autorizat RAR pentru repararea autobuzelor din categoria M3.

Potrivit informaţiilor furnizate de site-ul RAR, atelierul service al Asocierii, ... SRL, este autorizat de RAR doar pentru prestarea activităţii de reparaţii a vehiculelor rutiere, din categoria M1.

Nerespectarea cerinţei privind materialele utilizate prevăzute de Secţiunea 6.2 din caietul de sarcini.

Potrivit Secţiunii 6.2 din caietul de sarcini, „*materialele utilizate se vor încadra în reglementările în vigoare în România şi Uniunea Europeană privind comportarea la flacără şi foc, cu degajarea redusă de fum, gaze toxice şi/sau corozive, fiind realizate din componente care nu sunt interzise prin reglementă¬rile în vigoare (ex. interzise sunt cele din azbest, cadmiu, metale grele, compuşi halogenaţi etc). Pentru principalele materiale utilizate la amenajarea interioară a salonului de călători, a cabinei de conducere şi a instalaţiei electrice (cablaje) se vor prezenta buletine de încercări emise de laboratoare autorizate UE sau laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare din România, privind comportarea acestora la flacără şi foc, degajările de fum, compuşi halogenaţi, gaze toxice. Ofertantul va prezenta documente privind neutilizarea componentelor interzise pentru mijloacele de transport public. Acestea trebuie să fie prezentate la ofertă în copie xerox şi traducere în limba română*".

Conform susţinerilor Asocierii, *„în scopul conformării cu cerinţele din caietul de sarcini, asocierea în cauză poate, în baza acordului entităţii contractante, să modifice materialele care sunt de regulă folosite la procedurea autobuzelor, această modificare putând apărea după începerea procesului de producere a autobuzelor, deci după încheierea contractului. Astfel, este lipsit de relevanţă ca ofertantul să prezinte la acest moment certificările solicitate*".

Prin urmare, potrivit documentaţiei de atribuire, ofertantul era obligat să depună documentaţia privind neutilizarea componentelor interzise pentru mijloacele de transport public odată cu depunerea ofertei, respectiv până cel mai târziu la data de 10.11.2017, ora 16:00, iar nu ulterior, până la încheierea contractului de achiziţie.

În plus, Asocierea nu respectă nici cerinţele prevăzute la secţiunea 6.2 privind materialele, invocând că nu există norme europene aplicabile în cazul autobuzelor din clasa M3, apreciind că aceste cerinţe nu pot fi valide.

Simpla declaraţie a Asocierii că va îndeplini anumite cerinţe din documentaţia de atribuire nu este suficientă, autoritatea contractantă având obligaţia de a verifica veridicitatea declaraţiilor Asocierii, precum şi certitudinea îndeplinirii cerinţei de documentaţia de atribuire.

Având în vedere că ofertantul declarat câştigător nu şi-a îndeplinit obli-gaţiile cu privire la depunerea documentaţiei solicitate prin caietul de sarcini şi nici nu a îndeplinit obligaţiile privind materialele utilizate, rezultă că oferta acestuia nu respectă documentaţia de atribuire, fiind neconformă.

Nerespectarea cerinţei prevăzute de secţiunea 3.2 din caietul de sarcini - Condiţii mecanice.

Potrivit secţiunii 3.2 din caietul de sarcini, Condiţii mecanice, ofertantul trebuie să îndeplinească normele europene pentru autobuze (CEE ONU R 66) în ceea ce priveşte şocurile şi vibraţiile şi normelor europene pentru autobuze (CEE ONU R 51) cu privire la nivelul de zgomot.

Conform acestui document, oferta depusă de Asociere nu cuprindea certificarea conform CEE ONU R66 pentru autobuzul din gama de 18 m (ZX16SA3BX) (pag. 12 din procesul-verbal nr. 86/06.12.2017).

De asemenea, ofertantul declarat câştigător nu a depus la data de 10.11.2017 certificarea conform CEE ONU R51 pentru autobuzul din gama de 18 m (ZX16SA3BX).

Totodată, conform aceluiaşi proces-verbal, autoritatea contractantă a constatat că Asocierea a prezentat documentul TEST REPORT nr. SE490018/07.08.2017-SORT PROTOCOL pentru vehicule de 10,8 m, 12 m şi 18,75 m, autobuze ce nu îndeplineau dimensiunile solicitate prin documentaţia de atribuire.

Aşadar, la data depunerii ofertelor, Asocierea nu a depus testul SORT pentru autobuzele ofertate care pretind că întrunesc dimensiunile prevăzute de documentaţia de atribuire, iar autoritatea contractantă trebuia să puncteze cu „0" factorul de evaluare 2.3 Consum mediu de carburant 1/100km.

În acest context, autoritatea a solicitat Asocierii să depună documentul TEST REPORT pentru gama de autobuze solicitate prin caietul de sarcini de 10,70 m, 12,35 m şi 18,40 m, ofertate.

Chiar dacă ulterior acestei solicitări Asocierea s-ar fi conformat şi ar fi depus documentele solicitate de autoritatea contractantă, oferta acesteia tot nu este conformă, întrucât, pe de-o parte, aceasta ar fi trebuit să depună aceste documente la data de 10.11.2017.

Pe de altă parte, prin depunerea documentelor ulterior datei limită de depunere a ofertelor, raportat la conţinutul acestora, Asocierea şi-a modificat oferta, prin răspunsul la clarificări.

Conform procesului-verbal nr. 9/17.01.2018, autoritatea contractantă a calculat punctajul .. pentru criteriul de la pct. 2.12 prin raportare la numărul total de ore de manoperă necesare pentru activităţi de întreţinere şi reparaţii pentru toţi cei 8 ani, pe când în cazul celorlalţi doi ofertanţi a calculat raportat la numărul total de ore de manoperă pentru 1 an.

Această concluzie se desprinde din numărul de ore de manoperă pentru o înlocuire pentru fiecare tip din oferta contestatoarei, numărul era de 67,82 ore pentru autobuzele din gama de 10 m, de 67,82 ore pentru autobuzele din gama de 12 m şi de 87,78 ore pentru autobuzele din gama de 18 m.

Potrivit adresei nr. 971.1/10.08.2017, răspunsul nr. 7, estimarea valorilor orelor de manoperă se referă la întreaga perioadă de garanţie (full warranty şi garanţie extinsă).

De asemenea, în fişa de punctaj a ofertei Asocierii, autoritatea aplică pentru criteriul de evaluare 2.5, nivel de zgomot măsurat în interior în mers şi în staţionare, nivelul de zgomot măsurat la urechea şoferului, iar, pentru cele în mers, a calculat media între măsurătorile efectuate la 35 km/h şi 45 km/h pentru o pretinsă analiză unitară cu celelalte două oferte.

Prin adresa nr. 04/856/03.04.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 13515/03.04.2018, ... formulează note scrise ca urmare a punctului de vedere emis de către entitatea contractantă.

Contestatoarea susţine că a solicitat, în temeiul acestui text legal, comunicarea punctajului detaliat acordat fiecărui criteriu din cele 14 care compuneau factorul de evaluare „Calitate".

Numai prin prezentarea informaţiilor prevăzute de textul legal (dispoziţie imperativă, având în vedere că autoritatea contractantă are obligaţia) se acordă eficienţă principiilor prevăzute de art. 2 alin. 2 din Legea nr. 99/2016.

Având în vedere că prin răspunsurile nr. 295.1/19.02.2018 şi nr. 304.1/21.02.2018 şi nr. 345.1/28.02.2018 nu s-a dat eficienţă dispoziţiilor legale aplicabile, rezultă că acestea au fost emise cu încălcarea dispoziţiilor legale.

În ceea ce priveşte nerespectarea cerinţei privind dimensiunile generale constructive ale autobuzului şi documentele de omologare, prin punctul său de vedere, autoritatea contractantă susţine că oferta Asocierii respectă cerinţele din documentaţia de atribuire cu privire la dimensiunile autobuzelor, ştergând dimensiunile autobuzelor ofertate de Asociere.

În mod evident că acest demers este în afara dispoziţiilor legale, dimensiunile autobuzelor fiind disponibile pe site-ul oficial al ofertantului.

Mai mult, dacă s-ar admite că Asocierea este furnizorul de autobuze, autobuzele sale vor fi vizibile în tot oraşul, astfel încât informaţiile privind dimensiunea acestora va fi cunoscută.

Prin urmare, nu se poate admite că dimensiunea autobuzelor reprezintă un secret comercial sau o informaţie confidenţială ce nu poate fi pusă la dispoziţia celorlalţi participanţi la procedura de atribuire.

Pe de altă parte, autoritatea contractantă susţine că, ulterior datei limită pentru depunerea ofertei, respectiv la data de 15.12.2017, ofertantul declarat câştigător ar fi depus dosarul complet de omologare pentru cele 3

game de autobuze din care rezultă că dimensiunile autobuzelor respectă cerinţele documentaţiei de atribuire.

Din această formulare, rezultă că la data depunerii ofertelor, respectiv 10.11.2017, nu erau depuse toate documentele din care să rezulte că ofertantul întrunea condiţiile din documentaţia de atribuire, însă, cu toate acestea, Asocierea a fost declarată câştigătoare.

Această concluzie este susţinută şi de entitatea contractantă care precizează că prin adresa nr. DPA 1756/06.12.2017 a solicitat Asocierii să prezinte documentele de omologare pentru două tipuri de autobuze din cele ofertate, acestea neregăsindu-se în oferta depusă iniţial.

Aceste documente făceau parte integrantă din ofertă, depunerea ulterioară a acestora reprezentând o recunoaştere a neconformităţii ofertei.

Din modul de redactare a solicitărilor de clarificări, precum şi din răspunsurile Asocierii rezultă că oferta declarată câştigătoare nu îndeplinea toate cerinţele din documentaţia de atribuire, instituţia solicitării de clarificări fiind deturnată de la scopul instituit de legiuitor, în sensul de a lămuri aspectele neclare sau eronate.

În plus, prin oferirea unui timp suplimentar de depunere a certificatelor de omologare se creează Asocierii un avantaj, aceasta urmând a beneficia de mai mult timp să îndeplinească cerinţele documentaţiei de atribuire, deşi alţi ofertanţi s-au conformat de la început acestei cerinţe.

În ceea ce priveşte nerespectarea cerinţei privind autorizarea RAR a atelierului service, prin punctul de vedere entitatea contractantă susţine că prin documentaţia de atribuire nu ar fi fost indicată categoria autovehiculelor pentru care atelierul service să fie autorizat.

Argumentul invocat de entitatea contractantă nu poate fi primit, întrucât, raportat atât la obiectul procedurii de atribuire, cât şi la conţinutul documentaţiei de atribuire, este evident că atelierul service care efectuează activităţi de reparaţii este obligatoriu să fie autorizat pentru categoria M3.

În plus, entitatea contractantă face o confuzie între omologarea autobuzelor de către RAR şi autorizarea service-ului de către RAR, aceste două instituţii fiind diferite, cu efecte diferite.

Astfel, potrivit documentaţiei de atribuire*, „autobuzele ofertate vor fi omologate cu certificat de omologare de tip RAR sau omologat de autorităţile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3".*

Potrivit aceleaşi documentaţii, *„Dacă autobuzul este omologat doar de autorităţile competente din UE, omologarea de tip de către RAR a acestuia se va efectua de către ofertantul declarat câştigător, în termen de maxim 45 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala şi pe riscul său. Aceasta reprezintă condiţie pentru intrarea în vigoare a contractului. Aceste autobuze trebuie să fie omologate de către RAR în scopul obţinerii cărţii de identitate".*

Documentaţia de atribuire prevede în mod clar, fără echivoc că ofertantul trebuie să depună *„angajamentul ferm că dispune de personalul şi dotarea tehnică necesare asigurării asistenţei tehnice în garanţie şi service-ului în perioada de garanţie a autovehiculelor. Se va prezenta*

atelierul de service care trebuie să fie în aria administrativ-teritorială a Municipiului Bucureşti. La ofertare se va prezenta autorizarea RAR a atelierului service".

Rezultă, aşadar, că omologarea de tip de către RAR în termen de maxim 45 de zile de la data semnării contractului vizează strict omologarea autobuzelor care deţin omologare din partea autorităţilor competente din UE, nicidecum omologarea service-ului auto.

Interpretarea pe care o dă entitatea contractantă adaugă la documentaţia de atribuire, ceea ce nu poate fi primit.

Nu există nicio dispoziţie din documentaţia de atribuire care să prevadă cele susţinute de entitatea contractantă, în sensul că, în termen de 45 de zile de la semnarea contractului, ofertantul declarat câştigător este obligat să obţină extinderea autorizării RAR a service-ului auto pentru acel tip de vehicul.

Mai mult, din răspunsul formulat, rezultă că service-ul auto nu prezintă autorizare RAR pentru vehicule din categoria M3, ceea ce în mod evident este contrar documentaţiei de atribuire.

Faptul că service-ul dispune de personal sau dotare pentru activităţi de reparaţii pentru vehicule din categoria M1 nu înseamnă că acesta dispune de personalul şi dotarea necesare activităţii de reparaţii pentru vehicule din categoria M3, de vreme ce cele două categorii de vehicule sunt diferite, fiecare cu specificul său în activităţile de reparaţii, cu defecţiunile sale şi cu piesele sale.

Având în vedere că autobuzele sunt vehicule cu dimensiuni mari şi cu o masă de peste 5.000 Kg, având dimensiuni şi caracteristici diferite faţă de cele din categoria M1, rezultă că service-ul trebuie să şi dispună de un spaţiu suficient de mare şi de înalt pentru a efectua activităţile de reparaţii.

În ceea ce priveşte nerespectarea cerinţei privind deschiderea liberă a uşilor pentru călători, prin punctul de vedere comunicat, entitatea contractantă susţine că Asocierea a depus dovada respectării cerinţei privind deschiderea liberă a uşilor, fără a lămuri dacă deschiderea liberă a uşilor de 1200 mm cuprinde şi barele interioare de susţinere.

În ceea ce priveşte nerespectarea cerinţei prevăzute de secţiunea 3.2 din caietul de sarcini, Condiţii mecanice, ofertantul trebuie să îndeplinească normele europene pentru autobuze (CEE ONU R 66) în ceea ce priveşte şocurile şi vibraţiile şi normelor europene pentru autobuze (CEE ONU R 51) cu privire la nivelul de zgomot.

Conform procesului-verbal nr. 86/06.12.2017 emis de entitatea contractantă:

- oferta depusă de Asociere nu cuprindea certificarea conform CEE ONU R66 pentru autobuzul din gama de 18 m (ZX16SA3BX) (pag. 12 din procesul-verbal nr. 86/06.12.2017).
- ofertantul declarat câştigător nu a depus la data de 10.11.2017 certificarea conform CEE ONU R51 pentru autobuzul din gama de 18 m (ZX16SA3BX).
- autoritatea contractantă a constatat că Asocierea a prezentat documentul TEST REPORT nr. SE490018/07.08.2017-SORT PROTOCOL pentru vehicule de 10,8 m, 12 m şi 18,75 m, autobuze ce nu îndeplineau dimensiunile solicitate prin documentaţia de atribuire.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 13571/04.04.2018, ... SRL, formulează note scrise la cererea de intervenţie voluntară formulată de către ... SAS, faţă de care solicită:

I. Admiterea excepţiei tardivității formulării cererii de intervenție, faţă de prevederile art. 17 alin. (3) din Legea 101/2016, cu consecinţa decăderii lui Otokar Europe SAS din dreptul de a mai formula cerere de intervenţie;

II. Respingerea ca nefondate şi neîntemeiate a apărărilor invocate pe fondul cauzei prin cererea de intervenţie, cu consecinţa admiterii contestaţiei formulate de contestatoare astfel cum a fost formulată;

III. Respingerea ca neîntemeiată şi nefondată a cererii de intervenţie în ceea ce priveşte declararea ofertei ... ca inadmisibilă şi neconformă.

În ceea ce priveşte solicitarea admiterii excepţiei tardivităţii formulării cererii de intervenție, contestatoarea menţionează că potrivit datelor din SEAP, contestaţia sa a fost publicată în data de 15.03.2018, iar cererea de intervenţie voluntară are data de înregistrare din 28.03.2018, termenul legal prevăzut prin dispoziţiile sus indicate fiind depăşit cu două zile.

În ceea ce priveşte solicitarea respingerii ca nefondate şi neîntemeiate a apararilor invocate pe fondul cauzei prin cererea de intervenţie, contestatoarea menţionează următoarele:

A. Critici privind autorizarea RAR a unităţii de service pentru autobuzele ofertate.

Faţă de toate cele argumentate şi susţinute cu privire la faptul că în mod legal autorizarea RAR a atelierului de service trebuia să fie pentru activităţi de reparare şi întreţinere a vehiculelor din categoria M3, ... arată că:"această cerinţă nu se regăseşte în caietul de sarcini”.

Totuşi, subsecţiunea 1.1 din caietul de sarcini arată că *"Obiectul şi domeniul de aplicare"* îl reprezintă autovehiculele din categoria de omologare M3, astfel, nu rezultă care este autorizarea RAR a service-ului pentru acest tip de autovehicul.

Prin argumentele prezentate, contestatoarea a demonstrat că în mod legal autorizarea RAR a atelierului de service pentru activităţi de reparare şi întreţinere a vehiculelor din categoria M3, trebuie să fie în mod cert tot M3.

Însuşi ... recunoaşte în cererea de intervenţie că autorizarea RAR pentru categoria M3 este necesar a fi obţinută de atelierul de service propus în ofertă arătând că acesta: *"se află, în prezent, în proces de audit pentru extinderea autorizării şi pentru categoria M3, iar odată cerinţele tehnice îndeplinite avizarea pozitivă este doar un aspect formal".*

Drept urmare, "cerinţele tehnice îndeplinite" pentru "avizarea pozitivă" a autorizării service-ului pentru categoria M3 nu au fost satisfăcute la momentul depunerii ofertei, astfel încât cerinţa de la pct. 32 din caietul de sarcini nu putea fi considerată ca îndeplinită, respectiv că ofertantul: "dispune de personalul şi dotarea tehnică necesare asigurării asistenţei tehnice în garaţie şi service-ului în perioada de garanţie a autovehiculelor".

Pe de altă parte, extinderea autorizării pentru categoria M3 nu este posibilă. Potrivit RNTR 9 extinderea activităţilor de reparaţii, montări, dezmembrări etc, este posibilă numai în cadrul aceleiaşi categorii de

omologare, nefiind posibilă extinderea de la o categorie de omologare la alta.

... indică la pct. 23 din cererea de intervenţie că autorizaţia RAR a atelierului de service ofertat este pentru activităţi de reparaţii, întreţinere, reglări funcţionale şi reparaţii ale componentelor şi sistemelor vehicule doar pentru categoriile A1, A2, A3 şi B1 - astfel încât se poate constata că la momentul depunerii ofertei, Otokar nu a putut demonstra că *„dispune de personalul şi dotarea tehnică necesare asigurării asistenţei tehnice în garanţie şi service-ului în perioada de garanţie a autovehiculelor*", ce fac obiectul contractului şi anume: din categoria M3.

Această susţinere, este întărită prin însăşi afirmaţia ... care arată că: "va lua (n.n. în viitor) toate măsurile necesare pentru a asigura asistenţa tehnică şi service la standardele ridicate în derularea acestui contract drept urmare nu se poate lua în considerare angajamentul ferm al ofertantului că dispune (n.n. în prezent) "de personalul şi dotarea tehnică necesare asigurării asistenţei tehnice în garaţie" având în vedere că, astfel cum susţine intervenienta, această condiţie va asigura pe viitor.

A permite ca la momentul depunerii ofertelor atelierul de service să nu fie autorizat pentru repararea şi întreţinerea celor 400 de autobuze din categoria M3, care fac obiectul licitaţiei, înseamnă încălcarea principiului legalităţii administraţiei publice prevăzut în Legea nr. 215/2001, dar şi al legalităţii actelor administrative stabilit prin Legea nr. 554/2004.

În mod legal autorizarea RAR a atelierului de service pe care îl oferă ofertantul pentru "dotarea tehnică necesară asigurării asistenţei tehnice în garanţie şi service-ului în perioada de garanţie a autovehiculelor" trebuie să fie pentru "activităţi de reparare şi întreţinere a vehiculelor din categoria de omologare M3" (adica autorizare RAR - M3). Această condiţie rezultă implicit din documentaţia de atribuire deoarece ea trebuie să fie în conformitate cu „obiectul şi domeniul de aplicare" din caietul de sarcini: "Autobuzele vor avea omologările acordate de către autorităţile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3".

b. Critici privind faptul că autobuzul cu tipodimensiunea din gama de 10 metri nu corespunde cerinţelor caietului de sarcini referitoare la dimensiunile exterioare.

Prin raportare la toate certificatele de omologare pe care ... le enumeră în cererea de interventie, acesta arată că a îndeplinit condiţia de a prezenta "un produs de serie omologat, (pct. 67, 74) fără a demonstra sau a face măcar vreo referire la îndeplinirea condiţiei privind *"o soluţie unitară, verificată în practică pe un produs de serie omologat".*

Prin solicitarea de clarificări nr. 1756.1/06.12.2017, autoritatea a constatat că: *„Pentru autobuzele din gama de 10 m şi 12 m este prezentat certificatul CE nr. e6*2007/46*0229*00 pentru tipul de autobuz RX16SR2BX_EU unde sunt prezentate două versiuni de lungimi respectiv 10700mm şi 10770 mm. Vă rugăm să prezentaţi certificatele de omologare a vehiculelor conform cerinţelor caietului de sarcini [...]".*

În plus, prin solicitarea de clarificare nr. 1841.1/20.12.2017 (deci după depunerea Anexei 1.2. - Răspunsul trimis de Otokar, înregistrat cu nr. 2197/15.12.2017, la care autoritatea face referire în respingerea criticilor ...), s-a constatat că s-au prezentat *„Anexe ilizibile, din care nu*

pot fi identificate dimensiunile de gabarit Nu s-au clarificat dimensiunile exacte. Dimensiunile sunt prezentate in răspunsul dvs. la clarificari cu sintagma min, max... Vă rugăm să prezentaţi dimensiunile exacte pentru fiecare gamă de autobuze ofertate. "

Ca atare, rezultă că în tot acest timp ... nu a putut arăta cu certitudine lungimea autobuzelor ofertate.

Afirmaţia intervenientei conform căreia ... nu are capacităţi de producţie a autobuzelor ofertate este într-adevăr corectă, însă ... nu observă că ... este furnizorul de produse EVO BUS GmbH fiind producătorul autovehiculelor (conform CoC-urilor depuse), indiferent despre ce fabrică de asamblare este vorba (Germania, Turcia, Franţa). Astfel, ... este importatorul oficial al produselor EvoBus GmbH pe teritoriul României, pe care le furnizează/comercializează pe mai departe.

Astfel, EVO BUS GmbH susţine capacitatea tehnică cu privire la experienţa similară solicitată de autoritate, acesta neîndeplinind calitatea de subcontractant.

Referitor la critica privind "Oferta ... nu respectă cerinţa de a avea toate autobuzele fabricate de acelaşi producător şi sub aceeaşi marcă", contestatoarea arată că CoC-urile depuse la oferta tehnică, reprezintă dovada omologării autovehiculelor într-un stat UE, îndeplinind atât cerinţele de omologare cât şi evidenţierea aspectelor referitoare la acelaşi Producător: EvoBus GmbH, cât şi la aceaşi marcă a vehciulelor: ...

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 13812/04.04.2018, ... SRL formulează concluzii ca urmare a punctului de vedere nr. 425.1/22.03.2018, formulat de către entitatea contractantă, ca urmare a studierii dosarului cauzei.

Contestatoarea menţionează că fişa de punctaj pentru factorul de evaluare "calitate", comunicată prin adresa DPA 328.1/26.02.2018, nu prezintă punctajul obţinut pentru fiecare subfactor în parte şi nu oferă vreo precizare sau informaţie cu privire la Centralizatorul - fişa de punctaj, astfel cum a solicitat.

Referitor la neconformitatea ofertei depuse de Asocierea ... ... contestatoarea menţionează că deşi entitatea contractantă nu a prevăzut în mod clar că se impune autorizaţie M3 pentru atelierul de service, aspect care se subînţelege prin raportare la obiectul contractului, tipul de reparaţii ce se impun şi prevederile legale incidente, prin Clarificarea cu nr.14 publicată în SEAP prin adresa DPA 1242.1/15.09.2017 se arată, tot cu titlu general, că cele 8 locaţii de service deţinute de achizitor "sunt în prezent autorizate RAR" (răspuns 4). Aceleaşi aspecte sunt reluate în Clarificarea cu nr.15 publicată în SEAP prin adresa nr. DPA 1507.1/02.11.2017 (răspuns 11).

Însă prin caietul de sarcini se specifică, în mod expres, că aceste 8 locaţii deţinute de achizitor au autorizaţii RAR categoria M3, astfel încât entitatea nu a dat importanţă specificării tipului de autorizaţie RAR aceasta putând fi dedusă cu uşurinţă din prevederile legale imperative.

A permite ca la momentul depunerii ofertelor, atelierul de service să nu fie autorizat pentru repararea şi întreţinerea celor 400 de autobuze din categoria M3, ce fac obiectul licitaţiei, înseamnă încălcarea principiului

legalităţii administraţiei publice prevăzut în Legea nr. 215/2001, dar şi al legalităţii actelor administrative stabilit prin Legea nr. 554/2004.

Interpretarea entităţii contractante cu privire la posibilitatea extinderii autorizaţiei unui service este în primul rând nelegală, încalcă principiul egalităţii de tratament şi favorizează oferta depusă de către câştigător întrucât:

- Potrivit legislaţiei în vigoare nu este posibilă extinderea omologării de la categoria NI (astfel cum se observă pe site-ul RAR la ... SRL) la M3.

În conformitate cu RNTR 9 privind autorizarea operatorilor economici care desfăşoară activităţi de reparaţii, de întreţinere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucţie a vehiculelor rutiere, precum şi de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz CAPITOLUL II punctul 22: *"Pe durata de valabilitate a unei autorizaţii, titularul acesteia poate solicita RAR să efectueze evaluarea unor noi activităţi pentru care intenţionează să obţină extinderea autorizării".*

Totuşi, în cadrul acestui regulament nu se identifică modalităţi de extindere a categoriilor de omologare (ex: trecere de la N1 la M3) pentru care se pot efectua activităţi de reparaţii şi întreţinere, fiind posibilă doar extinderea acestor activităţi (ex: reparaţii, montări, dezmembrări care sunt de la A1 la B.5.2), însă numai în cadrul aceleiaşi categorii de omologare (care sunt de la M la R).

Astfel, în vederea obţinerii autorizaţei RAR pentru categoria M3 va fi necesară o nouă autorizare (cu număr de înregistrare/dată şi alt audit din partea RAR), ceea ce întăreşte şi mai mult prezumţia de non valabilitate a documentelor depuse de ... în cadrul ofertei.

În acest sens, Capitolul III pct. 2 din Anexa la Ordinul nr.2131/2005 - Reglementări RNTR 9 care stabileşte că: *"Autorizaţia tehnică, al cărei model este prevăzut în anexa 11, se va solicita şi se va acorda nominalizat pentru tipuri de modificări constructive şi/sau pentru activitatea de reconstrucţie a vehiculelor rutiere, precizându-se categoria de omologare şi de folosinţă a vehiculelor de bază (iniţiale) şi completate (finalej şi/sau tipul componentelor/echipamentelor utilizate".*

În cadrul Anexei 2 din Reglementari RNTR 9 denumită - Cerere tip de autorizare pentru desfăşurarea activităţii de reparaţii, de întreţinere, de reglare a vehiculelor rutiere precum şi de dezmembrare a vehiculelor rutiere scoase din uz (model) – sunt indicate: Categorii de omologare ale vehiculelor pentru care se solicită autorizarea (Ml, M2, M3, N1, N2, N3, Q1, Q2, Q3, Q4 etc.) cu menţiunea de "*A se bifa de către solicitant categoria de omologare a vehiculului pentru care se solicita autorizarea*

Ca atare, în mod legal autorizarea RAR a atelierului de service pe care trebuie să îl ofere ofertantul pentru "dotarea tehnică necesară asigurării asistenţei tehnice în garanţie şi service-ului în perioada de garanţie a autovehiculelor" trebuie să fie pentru activităţi de reparare şi întreţinere a vehiculelor din categoria de omologare M3. Această condiţie se impune deoarece ea trebuie să fie în conformitate cu "Obiectul şi domeniul de aplicare din caietul de sarcini: "Autobuzele vor avea omologările acordate de către autorităţile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3".

Contestatoarea invocă faptul că autobuzul cu tipodimensiunea din gama de 10 metri al ... nu corespunde cerinţelor caietului de sarcini referitoare la dimensiunile exterioare.

De asemenea, contestatoarea invocă neconformitatea ofertei depuse de ... precizând, în acest sens, că amplasarea atelierului de service a terţului subcontractant ... SRL în afara Bucureştiului (aprox. 40 km), va genera entităţii contractante costuri suplimentare faţă de oferta candidatului Karsan.

Raportat la această critică, autoritatea a arătat că "Oferta prezentată de ... respectă cerinţa din documentaţia de atribuire, respectiv răspunsul la clarificarea din SEAP 4 conform căreia întreţinerea şi mentenanţa cu excepţia întreţinerii şi mentenanţei zilnice pentru toate produsele ce vor fi livrate, se vor efectua pe cheltuiala şi prin grija furnizorului în service-urile sale aflate în aria administrativ teritorială a municipiului Bucureşti şi/sau Ilfov.

Ca atare, entitatea apreciază critica contestatoarei incorectă, argumentând că toate aceste costuri suplimentare vor fi în sarcina ofertantului.

Totuşi, argumentele prezentate contravin prevederilor din caietul de sarcini respectiv Contract, pentru că anumite costuri, cum ar fi carburantul şi salariile şoferilor, vor fi stabilite în funcţie de numărul de km parcurşi şi cad în sarcina autorităţii: or este mai mult decât logic faptul pentru a se deplasa la un service aflat la 40 km de Bucureşti autobuzele vor utiliza carburant suplimentar raportat la o deplasare la un service situat în Bucureşti; raţionamentul este identific şi în ceea ce priveşte salariile şoferilor care se vor deplasa la 40 de km în afara Bucureştiului.

Pe de altă parte, chiar dacă aceste costuri suplimentare ar cădea în sarcina ofertantului (rovignietele potrivit art. 14.3 din contract dar şi costul cu carburant şi salarii şoferi) rezultă în mod cert că oferta financiară depusă nu este corectă, aceasta fiind mai mare întrucât trebuia să includă şi aceste costuri.

Contestatoarea apreciază că pentru Asocierea ... se impune reevaluarea punctajului cu privire la:

- Consumul de combustibil (test SORT 1)

Având în vedere că potrivit metodologiei UITP, testul SORT 1 se efectuază pentru un autovehicul cu un rulaj între min. 20.000 km şi max. 60.000 km şi raportat la faptul că Asocierea nu a demonstrat îndeplinirea condiţiei autobuzului "verificat în practică", deci nu a depus documente din care să rezulte rulajul indicat anterior, rezultă că testul SORT 1 nu poate fi valabil întocmit.

Chiar dacă Asocierea ar fi prezentat certificatul de omologare astfel cum entitatea le-a solicitat în mod repetat prin solicitările de clarificări din 06.12.2017, respectiv 20.12.2017, testul SORT 1 tot nu ar fi valabil, raportat la cerinţele de kilometraj pe care trebuie să le îndeplinească respectivul autovehicul (min. 20.000 km şi max. 60.000 km).

Contestatoarea apreciază că pentru Asocierea ... se impune reevaluarea punctajului cu privire la:

- Consumul mediu de carburant conform Test SORT 1

În ceea ce priveşte certificatele SORT 1 depuse de ofertant în cadrul propunerii tehnice, contestatoarea arată că :

a) În cadrul ofertei tehnice s-au depus testele SORT pentru autovehicule echipate cu alte punţi, decât cele ofertate, respectiv s-au efectuat teste SORT cu punţi ZF de tip AV 132, iar produsul ofertat în propunerea tehnica este echipat cu punţi de tip AV 133; Conform condiţiilor UIPT, rezultatele testelor SORT sunt valabile pentru acelaşi tip de autovehicule care sunt echipate cu acelaşi grup motopropulsor, respectiv: motor, cutie de viteze, raport transmisie, axa motoare.

b) De asemenea, în cazul autovehiculului de 18 metri s-a depus un test SORT pentru alt tip de vehicul (respectiv tipul M260 - conform regulamentelor de omologare), dar s-a ofertat tipul M250K; pentru a oferi o explicaţie autorităţii, ...a depus o declaraţie pe proprie răspundere prin care arată efectuarea corecţiei tonajului pentru tipul autovehiculului indicat în SORT şi că ar fi echipat cu aceleaşi axe, motor şi cutie ca şi autovehiculul ofertat; or în mod legal astfel de aprecieri sunt doar în sarcina entităţii care autorizează astfel de teste (ex. TUV, VTS, etc.), de unde rezultă că fără echivalarea oficială a unui organism de acreditare specializat, testul SORT depus de ... nu ar trebui luat în considerare în vederea evaluării ofertei calitative a autovehiculului ofertat de acesta;

c) Referitor la data omologării / extinderii omologării acordată testului SORT, ofertantul nu a depus extinderea omologării aferentă momentului în care s-a adăugat ca şi producător ..., testele SORT fiind efectuate în anul 2015 pe un produs marca IIA, produs de IIA;

În consecinţă, faţă de aceste aspecte, contestatoarea apreciază că se impune reevaluarea punctajului acordat pentru factorul de evaluare - consum de carburant conform SORT 1, faţă de nevalabilitatea acestor certificate.

Referitor la Certificatele de Conformitate depuse de către ... în cadrul procedurii, contestatoarea sesizează următoarele aspecte:

a. Documentul nu este autentic şi nu reprezintă un CoC valabil, emis pentru un autovehicul în vederea certificării omologării şi a performanţelor acestuia (documentul poate avea informaţii relevante din cadrul CoC-ului real emis pentru seria de şasiu menţionată în cadrul acesuia, dar nu poate fi luat în considerare ca un document emis în baza Directivelor Europene);

b. CoC-urile sunt cu titlu informativ, având această menţiune în antet;

c. CoC-urile nu sunt semnate de producător;

d. Limba oficială a documentului este cea a producătorului (în cazul de faţă ar trebui italiana, conform menţiunii de la punctul 05) dar documentele sunt emise în limba engleză (nici producătorul, nici fabricantul nu au sediul în ţări în care limba engleză este limba oficială);

e. în cadrul CoC-urilor se menţionează data numărului omologării europene (exemplu: e24/2007/46*0*1005*05, astfel numărul 05 reprezentând ultima extensie a omologării de bază) în baza căruia s-a fabricat autovehiculul, precum şi data emiterii CoC-ului, având astfel următoarea situaţie:

Model	Data ultimei extensii a omologării	Data emiterii CoC

City Mood 10	07.03.2017	27.07.2017
City Mood 12	07.03.2017	27.07.2017
City Mood 18	20.07.2017	27.07.2017

Astfel, toate certificatele conţin ca dată de producţie oficială ziua de 27.07.2017.

În cadrul centralizatorului indicilor de performanţă ofertantul ...face referire la CoC pentru evaluarea calitativă a autovehiculelor în cadrul criteriilor:

- 2.1. Putere specifică
- 2.2. Putere litrică
- 2.4 Nivel de zgomot
- 2.6. Raport de masă utilă / masă proprie
- 2.10 Capacitate de transport

Aceste criterii nu trebuie să fie luate ca atare din cadrul unui document înaintat cu scop informativ, fără a cere clarificări suplimentare.

De asemenea, în cadrul "CoC-urilor" nu se menţionează motorizarea "Euro VI, C" (obligatorie începând cu 01.01.2017), ceea ce ar trebui cel puţin demonstrat suplimentar prin alt certificat de omologare.

În plus, se observă diferenţe în ceeea ce priveşte tipurile de autovehicule: dacă în cadrul testelor SORT 1 se observă tipurile de autovehicule: M250 la 12 metri şi 10 metri, în cadrul "CoC-urilor" tipul de vehicule este schimbat, fiind astfel - KB.

Având în vedere cele precizate anterior, contestatoarea apreciază că se impune obligarea entităţii contractante la reevaluarea punctajului acordat ofertantului la subfactorii în care s-au luat în considerare aceste documente.

- Factorul de evaluare - Nivelul de zgomot măsurat în interior în mers şi în staţionare

Prin răspunsul la clarificări nr. 7, publicat în SEAP prin DPA 1109.1/31.08.2017 la întrebarea numărul 3 autoritatea a stabilit: "Metodologia trebuie aplicată de toţi ofertanţii, pe baza aceluiaşi standard european în vigoare. Toţi ofertanţii vor realiza măsurătorile cu concursul unui laborator acreditat UE respectând cerinţele standardului ISO 1528:2013 (Măsurători de zgomot la interiorul vehiculului cu motor Acoustics).

Totuşi... a prezentat pentru calculul punctajului aferent acestui subfactor, măsurători/potrivit standardului CUNA iar nu potrivit ISO 1528:2013, astfel cum în mod cert a impus autoritatea pentru toţi ofertanţii prin răspunsul la clarificări publicat în SEAP.

Astfel, se impune reevaluarea punctajului acordat la acest factor, cu consecinţa chiar a descalificării ofertantului, întrucât măsurătorile de zgomot efectuate potrivit CUNA nu pot fi similare cu cele efectuate potrivit ISO 1528:2013, acestea fiind standarde diferite. Tocmai de aceea, autoritatea a impus în mod public - prin intermediul SEAP - ca toţi ofertanţii să realizeze măsurătorile de zgomot respectând cerinţele standardului ISO 1528:2013, pentru a nu exista diferenţe la măsurători.

- Factorul de evaluare - Coeficientul de disponibilitate minim 95% (factor de maxim)

Cu privire la factorul de evaluare ,,calitate'', entitatea arată, în justificarea factorilor, la pct.2.13., că: *„Se consideră indisponibile autobuzele aflate în operaţiuni de: remediere defecte curente din alte cauze decât accidente rutiere şi acte de vandalism. Un parc de autobuze al cărui coeficient de disponibilitate este mare 95 % conduce la o rentabilitate ridicată, la o amortizare mai rapidă a investiţiei, la un coeficient de utilizare al parcului (CUP) ridicat, la timp şi costuri de imobilizare pentru reparaţii reduse."*

Prin Angajamentul privind asigurarea coeficientului de disponibilitate, ... arată că: *„asigurăm un coeficient de disponibilitate al autobuzelor (procentul autobuzelor disponibile în funcţiune la achizitor raportat la autobuzele livrate garantat de 95% - intelegem că se admite un procent de maxim 5% pentru autobuze care nu pot fi disponibile pentru operare din punct de vedere tehnic (lucrări de mentenanţă sau reparaţii ale defectelor tehnice, exclusiv evenimente din tamponări)*".

Astfel, punctajul cu privire la acest subfactor trebuie reevaluat, având în vedere că prin Angajamentul depus, ... nu poate asigura coeficientul de disponibilitate de peste 95 % astfel cum a fost impus prin documentaţia de atribuire, întrucât în diferenţa de 5 % a inclus şi lucrările de mentenanţă care diferă de „remediere defecte curente" (singurele incluse de entitate în operaţiunile reprezentând indisponibilitate).

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 14154/10.04.2018, ... formulează concluzii scrise în care invocă inadmisibilitatea şi neconformitatea ofetei depuse de ...

În ceea ce priveşte caracterul neîntemeiat al contestaţiei, formulate de ..., intervenienta reiterează criticile formulate în cererea de intervenţie.

De asemenea, cu privire la critica referitoare la faptul că oferta ... nu respectă cerinţa de a avea toate autobuzele fabricate de acelaşi producător şi sub aceeaşi marcă, intervenienta precizează că ... a ofertat autobuze produse de două societăţi diferite, după cum urmează:

- Autobuze din gama de 10, respectiv 12 m, marca ..., produse în Germania de către ...şi
- Autobuze din gama de 18 m, marca Conecto G, produse în Turcia, de către ....

Cu toate că în documentele depuse de ..., acesta este indicat drept producător al autobuzelor Conecto G, societatea germană ..., singura societate producătoare a acestor autobuze, este societatea turcă, după cum rezultă chiar din informaţiile aduse la cunoştinţa publicului de către societatea-mamă a ... şi ....

Astfel, potrivit informaţiilor existente pe site-ul www.daimler.com (media.daimler.com), într-un comunicat de presă care face referire la furnizarea de către ... a 200 de autobuze marca Conecto în Uzbekistan, se menţionează că autobuzele Conecto sunt fabricate în Turcia, în Hoşdere, în apropierea Istanbulului.

Or, în Turcia, autobuzele ... sunt produse de către ..., nicidecum de EvoBus, societate care, de altfel, nu îşi are sediul în Turcia (şi nici sedii secundare), ci în Germania.

Faptul că societatea ... face parte din acelaşi grup ca şi societatea ... având calitatea de acţionar al ..., nu poate conduce la ideea că societatea

turcă se identifică cu societatea germană, fiind în realitate vorba despre persoane juridice distincte, ceea ce conduce în mod rezonabil la concluzia că Mercedes a ofertat autobuze produse de producători diferiţi.

Mai mult, potrivit informaţiilor existente pe pagina de internet a Mercedes Germania (listă a autobuzelor urbane produse de EvoBus), se observă că ... nu produce autobuze Conecto, astfel încât se poate presupune că menţionarea EvoBus în documentele de calificare de către ... drept producător al autobuzelor Conecto este, în cel mai fericit caz, o eroare, care nu ar putea fi însă trecută cu vederea de către entitatea contractantă.

Astfel, autobuzele ofertate de ... din gama de 18 m sunt ..., care, aşa cum am arătat, sunt produse doar în Turcia, iar autobuzele din gama de 10 m şi 12 m sunt autobuze Citaro, fiind produse în Germania, de către societatea EvoBus.

Prin urmare, întrucât, astfel cum rezultă din cele mai sus, autobuzele Conecto G sunt produse în Turcia, în Hoşdere, în apropierea Istanbulului, fabrica din Turcia, Hoşdere este deţinută de societatea ... iar ... şi ... sunt persoane juridice distincte, rezultă fără dubiu că cerinţa prevăzută în caietul de sarcini ca autobuzele să fie produse de acelaşi producător şi sub aceeaşi marcă nu este îndeplinită, în oferta ... fiind în realitate vorba despre doi producători diferiţi.

Cerinţa expres prevăzută în documentaţia de atribuire cu privire la acelaşi producător este o cerinţă a cărei nerespectare conduce în mod automat la descalificarea unei oferte, raţiunea pentru care entitatea contractantă a prevăzut această condiţie constând în necesitatea ca bunurile achiziţionate să fie perfect compatibile între ele şi, mai mult, au fost avute în vedere şi serviciile de service, garanţie şi post garanţie.

De altfel, fiind vorba despre un aspect care vizează însăşi conformitatea ofertei ..., entitatea contractantă este obligată să solicite informaţii suplimentare cu privire la producătorul autobuzelor Conecto G, întrucât în măsura în care s-ar constata că documentele depuse de ...conţin informaţii care nu reflectă realitatea (respectiv că EvoBus nu este producătorul autobuzelor Concecto G), atunci ar deveni incidente dispoziţiile art. 180 alin. (1) lit. h) din Legea 99/2016.

Prin adresa nr. 04-888/10.04.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 14226/10.04.2018, ... formulează note scrise având în vedere cererea de intervenţie voluntara formulata de ...

Contestatoarea invocă excepţia tardivităţii cererii de intervenţie voluntară formulată de ..., având în vedere faptul că a depus contestaţia la CNSC în data de 14.03.2018 şi tot la data de 14.03.2018 a şi fost publicată în SEAP de către entitatea contractantă.

Astfel, conform art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, ultima zi în care Asocierea putea depune, în termen legal, cererea de intervenţie voluntară era 24.03.2018.

Având în vedere că cererea de intervenţie a fost depusă cu depăşirea termenului legal, se impune admiterea excepţiei tardivităţii şi respingerea ca tardivă a cererii formulate.

Cu privire la nerespectarea cerinţei privind dimensiunile generale constructive ale autobuzului, prin cererea de intervenţie formulată,

Asocierea susţine că aceasta ar fi depus o ofertă conformă, ofertând autobuze ce au dimensiunile solicitate de documentaţia de atribuire, aceste aspecte rezultând din schiţele autobuzelor ofertate.

Contestatoarea învederează că îndeplinirea cerinţei privind dimensiunile autobuzelor rezultă din prezentarea certificatelor de omologare, iar nu din schiţelor autobuzelor, care reprezintă simple desene ce nu pot face dovada nici a îndeplinirii concrete a acestor dimensiuni şi nici a omologării de către autorităţile competente.

Schiţele ori fişele tehnice nu sunt documentele relevante în susţinerea acestor parametri, fiind înscrisuri care emană numai de la Asociere, fără a avea confirmarea unor autorităţi competente.

Prin urmare, numai prin prezentarea unor documente de omologare oficiale, cum ar fi certificate de omologare (Certificate of Conformity) sau certificate de omologare europeană (2007/46) autoritatea contractantă putea constata îndeplinirea acestei cerinţe.

Cu privire la nerespectarea cerinţei privind documentaţia de omologare a autobuzelor, contestatoarea afirmă că Asocierea nu numai că nu deţinea, la data depunerii ofertei, certificate de omologare de tip RAR pentru autobuzele cu dimensiunile solicitate prin documentaţia de atribuire, dar aceasta nu deţinea nici măcar certificat omologat de autorităţile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3, pentru lungimile maxime solicitate.

În cererea de intervenţie, Asocierea susţine că ar îndeplini şi această cerinţă, făcând trimitere la certificate de omologare care prezintă extensia 00.

Această extensie din titlul certificatului de omologare indică documentul de bază, cel prin care s-a dispus omologarea iniţială a autobuzelor de anumite dimensiuni.

De vreme ce Asocierea a solicitat, prin contestaţia iniţială în faţa Consiliului, modificarea cerinţei privind dimensiunile autobuzelor, aceasta recunoscând că nu îndeplineşte cerinţele solicitate şi nici nu deţine omologarea autorităţilor competente pentru aceste dimensiuni, rezultă cu destulă evidenţă că certificatul de omologare indicat, cu extensia 00 nu priveşte şi autobuzele pentru dimensiunile pretins ofertate, cu dimensiunile de 10.700 mm şi 12.000 mm.

Dacă, într-adevăr, Asocierea ar fi deţinut omologarea şi pentru 10.700 mm ar fi trebuit ca documentul din care rezultă acest aspect să aibă o extensie ulterioară, precum: *01, *02.

Cu privire la nerespectarea cerinţei privind deschiderea libera a uşilor pentru calatori, Asocierea face din nou trimitere la schiţele autobuzelor de unde rezultă că deschiderea uşilor este de 1200 mm, însă, schiţele prezentate din care ar rezulta îndeplinirea unor cerinţe din documentaţia de atribuire nu fac dovada îndeplinirii acestor cerinţe, fiind documente ce emană doar de la ofertant, fără a putea face dovada că acestea vor fi şi respectate.

Asocierea trebuia să prezinte documente omologate de autorităţile competente din care să rezulte îndeplinirea acestor cerinţe.

Cu privire la nerespectarea cerinţei privind autorizarea RAR a atelierului service, Asocierea aduce următoarele argumente în susţinerea

lipsei autorizării RAR a service-ului auto pentru categoria M3 la data depunerii ofertei şi chiar şi la data prezentei:

- cerinţa autorizării RAR a service-ului auto pentru categoria M3 nu a fost cerută expres de autoritatea contractantă, prin documentaţia de atribuire,
- autorizarea RAR a service-ului auto pentru categoria M3 prezintă o relevanţă redusă, fiind un aspect minor raportat la complexitatea de ansamblu a ofertei şi la multitudinea de date.

Contestatoarea afirmă că cerinţa privind autorizarea RAR a service-ului auto pentru categoria M3 nu reprezintă nicio cerinţă suplimentară la documentaţia de atribuire şi nici o adăugare la aceasta, participanţii la procedură fiind informaţi în mod corect, complet şi precis cu privire la această cerinţă.

Sub pretextul că este un ofertant internaţional, Asocierea susţine că aceasta ar fi înţeles cerinţa privind autorizarea RAR a service-ului auto doar pentru autovehicule, nu şi pentru categoria M3.

Cu toate acestea, ceilalţi participanţi la procedura de atribuire, aplicând aceeaşi documentaţie de atribuire, au depus oferte prin care service-ul auto declarat este autorizat RAR pentru categoria M3.

Faptul că autoritatea contractantă nu a indicat expres în cerinţa de la pct. 32 din caietul de sarcini că service-ul auto trebuie să fie autorizat RAR pentru categoria M3 nu conduce la concluzia oferită de Asociere, în sensul că informarea participanţilor la procedură nu ar fi fost corectă, completă şi precisă, de vreme ce, potrivit atât legislaţiei în materie, cât şi a documentaţiei de atribuire, service-ul auto efectuează activităţi de reparaţii şi întreţinere a unor autobuze, activităţi ce nu se pot efectua în lipsa unei autorizări RAR.

Nici susţinerea conform căreia neindicarea expresă a acestei cerinţe ar reprezenta o adăugare la cerinţele de atribuire nu poate fi reţinută, de vreme ce această cerinţă rezultă din documentaţia de atribuire şi din răspunsurile la clarificări, având în vedere obiectul procedurii de atribuire.

d.2. Nici argumentul privind relevanţa redusă a autorizării RAR a service-ului auto pentru categoria M3 nu poate fi reţinut, raportat la importanţa acestui service în perioada de desfăşurare a contractului de achiziţie publică.

Astfel, potrivit documentaţiei de atribuire, service-ul auto urmează a efectua reparaţia şi întreţinerea autobuzelor pe o perioadă de 8 ani, astfel că acesta are un rol important în buna desfăşurare a contractului.

Aşa cum alţi ofertanţi participanţi la procedura de atribuire au prezentat la data de 10.11.2017 oferte cuprinzând service auto autorizat de RAR pentru categoria M3, a permite Asocierii să depună o ofertă care nu cuprindea autorizarea RAR a service-ului auto pentru categoria M3 la data limită a depunerii ofertelor, ci ulterior, la un anumit termen, ar crea un avantaj concurenţial acesteia şi s-ar aduce atingere principiilor prevăzute de art. 2 alin. (2) din Legea nr. 99/2016.

Nici argumentele Asocierii privind posibilitatea entităţii contractante de a solicita clarificări nu pot fi reţinute, întrucât, prin schimbarea subcontractantului sau depunerea autorizării RAR pentru categoria M3

conduce la o modificare a ofertei, ceea ce nu poate fi primit, conform art. 221 din Legea nr. 99/2016.

Cu privire la nerespectarea cerinţei prevăzute de secţiunea 3.2 din caietul de sarcini - Condiţii mecanice, potrivit procesului-verbal nr. 86/06.12.2017, întocmit ulterior deschiderii ofertelor,

- oferta depusă de Asociere nu cuprindea certificarea conform CEE ONU R66 pentru autobuzul din gama de 18 m (ZX16SA3BX) (pag. 12 din procesul- verbal nr. 86/06.12.2017);
- ofertantul declarat câştigător nu a depus la data de 10.11.2017 certificarea conform CEE ONU R51 pentru autobuzul din gama de 18 m (ZX16SA3BX);
- entitatea contractanta a constatat că Asocierea a prezentat documentul TEST REPORT nr. SE490018/07.08.2017-SORT PROTOCOL pentru vehicule de 10,8 m, 12 m şi 18,75 m, autobuze ce nu îndeplineau dimensiunile solicitate prin documentaţia de atribuire.

Aşadar, la data depunerii ofertelor, Asocierea nu a depus testul SORT pentru autobuzele ofertate care pretind că întrunesc dimensiunile prevăzute de documentaţia de atribuire, iar entitatea contractantă trebuia să puncteze cu „0" factorul de evaluare 2.3 Consum mediu de carburant 1/100km.

În acest context, autoritatea a solicitat Asocierii să depună documentul TEST REPORT pentru gama de autobuze solicitate prin caietul de sarcini de 10,70 m, 12,35 m şi 18,40 m, ofertate.

Chiar dacă ulterior acestei solicitări Asocierea s-ar fi conformat şi ar fi depus documentele solicitate de autoritatea contractantă, oferta acesteia tot nu este conformă, întrucât, pe de-o parte, aceasta ar fi trebuit să depună aceste documente la data de 10.11.2017.

Pe de altă parte, prin depunerea documentelor ulterior datei limită de depunere a ofertelor, raportat la conţinutul acestora, Asocierea şi-a modificat oferta, prin răspunsul la clarificări, încălcându-se dispoziţiile art. 221 din Legea nr. 99/2016 şi art. 140 din HG nr. 394/2016 mai sus citate.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 15896/19.04.2018, Municipiul Bucureşti formulează concluzii scrise în replică la Notele scrise nr. 03-822/30.03.2018 şi nr. 45-856/03.04.2018 formulate de ...prin care solicită:

- să se constate caracterul nefondat al criticilor formulate prin Notele scrise nr. 03- 822/30.03.2018 şi nr. 45-856/03.04.2018;
- respingerea în totalitate a Contestaţiei depusă de ...

I. În ceea ce priveşte caracterul confidenţial al ofertei declarate câştigătoare, entitatea contractantă arată că potrivit prevederilor legale, orice ofertant are dreptul de a-şi proteja informaţiile conţinute în oferta depusă la procedura de atribuire prin declararea ofertei parţial sau total confidenţiale respectiv completarea formularului 13 din documentaţia de atribuire.

Datorită acestui fapt, entitatea contractantă a procedat conform legii şi a păstrat confidenţialitatea informaţiei tehnice şi comerciale prezentate de Asociere în oferta.

Orice divulgare de informaţii confidenţiale este o încălcare a prevederilor legislaţiei în domeniul achiziţiilor publice.

Caracterul confidenţial nu a fost invocat cu rea credinţă de către ofertant, ci a avut doar scopul de a-şi proteja, din punct de vedere tehnic şi comercial, oferta.

1. Referitor la pretinsa nerespectare a cerinţelor privind dimensiunile generale constructive ale autobuzului şi documentaţia de omologare a autobuzelor, entitatea contractantă precizează că la data depunerii ofertei, Asocierea ... a depus documentele de omologare pentru cele 3 game de autobuze ofertate.

Oferta tehnică 1. Documentul e11*2007/46*3583*02, pentru autobuzele din gama de 18m.

Oferta tehnică 1. Documentul e6*2007/46*0229*00, pentru autobuzele din gama de 10m si 12m, documente din care rezultă dimensiunile maxime conform cerinţelor caietului de sarcini.

Afirmaţia contestatoarei referitoare la procesul - verbal nr. 86/06.12.2017 conform căreia *„autoritatea contractantă a constatat că Asocierea nu a depus la data de 10.11.2017 certificatele de omologare pentru autobuzele ofertate din gama de 12 m si 18 m*" este incorectă şi nu respectă adevarul.

În procesul-verbal nr. 86/06.12.2017 se consemnează existenţa la oferta tehnică ... a documentelor de omologare pentru autobuzele din gama de 12 m și 18 m la pag. 11 pct. 1, astfel: *„în oferta tehnică 1 privind omologarea vehiculelor ofertate pentru autobuzele din gama de 18m este prezentat certificatul CE nr. e11*2007/46*3583*02 pentru tipul de autobuz ZX16SA3BX_EU unde sunt prezentate 2 versiuni de lungimi respectiv 18000 mm şi 18750 mm.*

*Pentru autobuzele din gama de 10 m și 12 m este prezentat certificatul CE nr. e6*2007/46*0229*00 pentru tipul de autobuz RX16SR2BX_EU unde sunt prezentate 2 versiuni de lungimi respectiv 10700mm si 10770mm.*

Ofertantul va prezenta certificatele de omologare a vehiculelor confom cerinţelor caietului de sarcini (gama de 10m cu lungimea maxima de 10,70m, gama de 12m cu lungimea maximă de 12,35 m și gama de 18 m cu lungimea maximă de 18,40 m). De asemenea, ofertantul va prezenta documentaţia de omologare a autobuzului, din care să rezulte că: autobuzele ofertate vor fi omologate cu Certificat de omologare de tip RAR sau omologat de autorităţile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3", respectiv pentru autobuzele ofertate ZX16SA3BX_EU şi RX16SR2BX_EU".

Din punct de vedere al respectării cerinţelor din documentaţia de atribuire, comisia de evaluare a constatat existenţa documentelor de omologare necesare în cadrul ofertei pentru a dovedi respectarea cerinţelor privind dimensiunile generale constructive ale autobuzelor şi documentaţia de omologare aferentă.

Întrucât în documentele de omologare au fost prezentate 2 versiuni de lungimi pentru autobuzul din gama de 18 m, respective 18.000 mm şi 18750 mm, comisia de evaluare a solicitat clarificarea acestor aspecte. Aceeaşi situaţie a fost sesizată şi pentru autobuzul din gama de 10 m, respectiv 10 770mm şi 10700mm. Prin urmare, se constată că pentru autobuzele ofertate (18000 mm, respectiv 10700 mm), certificatele de

omologare au fost depuse încă din oferta iniţială, unicul aspect de clarificat fiind acela că documentele iniţiale făceau referire şi la alte dimensiuni decât cele solicitate, aspect ce se impunea a fi clarificat de către comisia de evaluare în temeiul art. 133 alin. (1) lit. i) din HG nr. 394/2016, demers care nu a fost de natură să creeze un anumit avantaj ofertantului câştigător.

Astfel, documentaţia prezentată în ofertă şi în urma răspunsurilor la solicitările de clarificări a dus la declararea ofertei Asocierii ... ca fiind conformă.

Entitatea contractantă nu a încălcat prevederile art. 221 din Legea nr. 99/2016 în sensul că prin clarificările solicitate conform proces-verbal nr. 86/06.12.2017, punctul 1 nu s-au adus modificări la oferta prezentată de Asocierea ...

De altfel, solicitări de clarificări au fost adresate în mod egal şi celorlalţi ofertanţi în procedura de atribuire, astfel că nu poate fi pusă la îndoială imparţialitatea comisiei de evaluare din această perspectivă.

Referitor la afirmaţia *„Totodată, autoritatea contractantă a mai reţinut că ofertantul a prezentat certificate de omologare SORT 1 pentru vehicul care au alte caracteristici decât vehiculele solicitate prin caietele de sarcini...."*, entitatea contractantă a ţinut cont de declaraţia Asocierii din răspunsul la clarificări D.P.A. nr. 2197 din 15.12.2017, (RĂSPUNS SORT 1) care prevede *„Vehiculele pentru care s-au efectuat testele SORT au caracteristici identice cu cele ale vehiculelor pe care .....le-au ofertat în această licitaţie, astfel încât acestea acoperă vehiculele specificate în documentaţia de licitaţie în ceea ce priveşte cerinţele testului SORT.*

Deoarece vehiculele care sunt testate în conformitate cu testele SORT şi vehiculele specificate în documentele de licitaţie sunt similare din punct de vedere tehnic în ceea ce priveşte consumul de combustibil, rezultatele încercărilor SORT acoperă vehiculele specificate în documentele de licitaţie.

Menţionăm, de asemenea, că în caietul de sarcini nu s-a solicitat un anumit format al certificatelor de testare sau ce informaţii ar trebui să conţină sau să nu conţină. Mai mult decât atât, certificatele fiind emise de un terţ, este imposibil că subscrisa să impună respectivei autorităţi cum să fie sau ce ar trebui să conţină un anumit certificat.

Certificatele prezentate de noi conţin toate informaţiile solicitate prin caietul de sarcini şi respectă întocmai toate prevederile caietului de sarcini cu referire la acestea.

Reţineţi, de asemenea, că unele dintre testele europene se efectuează pentru un singur derivat al autobuzului pentru a reprezenta întreaga familie de autobuze".

Entitatea contractantă, în urma răspunsului de mai sus, a acceptat buletinele de încercări SORT 1 prezentate de Asociere în cadrul propunerii tehnice - (OFERTA TEHNICA 26, ANEXA nr. 34), ca fiind valabile şi conforme.

Din punct de vedere tehnic şi din punct de vedere juridic, se menţionează că documentele privind testul SORT 1 au fost emise de un laborator autorizat U.E., sunt datate şi semnate şi au fost prezentate la data depunerii ofertelor. Prin răspunsul la solicitatea de clarificări s-a

confirmat că respectivele documente sunt valabile inclusiv pentru tipurile de autobuze ofertate.

Afirmaţia contestatoarei „Pretinsele solicitări de clarificări transmise de autoritatea contractantă către Asociere nu au natura juridică a solicitărilor prevăzute de art. 221 din Legea nr. 99/2018 întrucât autoritatea a cerut completarea ofertei, iar nu clarificarea unor aspecte neclare din oferta", este incorectă din următoarele considerente:

- nu s-a solicitat completarea ofertei aşa cum afirmă eronat contestatoarea în Nota scrisă (a se vedea Proces-verbal nr. 86/06.12.2017, cap. 3);
- prin răspunsul Asocierii la solicitările de clarificări - întrebarea nr. 6 conform adresei înregistrate la D.P.A. sub nr. 2197 din 15.12.2017, nu s-a modificat oferta iniţială, buletinele SORT 1 fiind prezentate de Asociere la oferta tehnică sub denumirea OFERTA TEHNICA 26, ANEXA nr. 34.

2. Referitor la pretinsa nerespectare a cerinţei privind deschiderea libera a uşilor pentru călători, contestatoarea face din nou referire la documentaţia de omologare şi menţionează că „oferta depusă de Asociere nu îndeplineşte condiţia privind deschiderea liberă a uşilor pentru călători de minim 1200 mm."

Din verificările făcute de comisia de evaluare a entităţii contractante, a rezultat că Asocierea ...îndeplineşte condiţia privind deschiderea liberă a uşilor pentru călători de minim 1200 mm, iar confuzia contestatoarei Karsan a fost provocată de corespondenţa purtată în perioada de clarificări înainte de data de depunere a ofertelor.

Referitor la critica vizând nerespectarea cerinţei privind autorizarea RAR a atelierului service, conform cerinţei din caietul de sarcini la Capitolul 2 - Cerinţe tehnice eliminatorii - pct. 32 este prevăzut că la ofertare se va prezenta autorizarea R.A.R. a atelierului service.

În mod voit, entitatea contractantă nu a precizat tipul autovehiculului pentru care se solicită prezentarea autorizării R.A.R. a atelierului service în documentaţia de atribuire - caietul de sarcini, deoarece conform cerinţelor legislaţiei române, respectiv Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 2131/2005 pentru aprobarea Reglementarilor privind autorizarea operatorilor economici care desfăşoară activităţi de reparaţii, de întreţinere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucţie a vehiculelor rutiere, precum şi de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz - RNTR 9 asigurarea mentenanţei pentru fiecare tip de autovehicul se face, atât pe baza unei forţe de muncă calificate şi autorizate pentru acel tip de autovehicul, cât şi prin prezentarea sculelor, dispozitivelor, standurilor necesare pentru acel tip de autovehicul. Tipurile de autobuze ofertate în cadrul procedurii de achiziţie nu sunt exploatate în acest moment pe raza mun. Bucureşti şi jud. Ilfov, şi deci nu există unităţi service autorizate pentru aceste tipuri de autobuze în Bucureşti şi jud. Ilfov.

Prin documentaţia de atribuire nu s-a putut solicita condiţia ca ofertanţii să deţină autorizatie tehnică R.A.R. pentru asigurarea service-ului pentru tipurile de autobuze ofertate, o astfel de cerinţă ar fi îngrădit competiţia şi ar fi dus la rezultate neconcludente.

Pentru autobuzul tip EURO 6 nu există autorizare R.A.R. nici la unităţile de exploatare ale entităţii contractante întrucât, în prezent nu sunt în exploatare aceste tipuri de autobuze.

Prin documentaţia de atribuire s-a impus condiţia ca autobuzul să fie omologat /certificat R.A.R. şi a fost acordat un termen de 45 de zile de la semnarea contractului pentru această activitate. După obţinerea autorizării certificării pentru autobuz, conform legislaţiei romane (RNTR 9) şi internaţionale, ofertantul declarat câştigător este obligat să-şi obţină autorizaţia R.A.R. a service- ului pentru cele 3 game de autobuze ofertate, aceasta reprezentând o cerinţă privind modul de derulare a contractului de achiziţie sectorială şi nu o cerinţă de capacitate pentru etapa de ofertare.

În condiţiile în care prin documentaţia de atribuire nu s-a prevăzut în mod expres prezentarea autorizării RAR pentru categoria M3, ar fi evident abuzivă respingerea unei oferte pentru nerespectarea unei cerinţe care excede documentaţiei de atribuire.

Referitor la cerinţa din caietul de sarcini cap. 2 pct. 32 privind *„angajamentul ferm al ofertantului că dispune de personalul şi dotarea tehnică necesară asigurării asistenţei tehnice în garanţie şi service-ului în perioada de garanţie a autovehiculelor*", entitatea contractantă face precizarea că Asocierea a prezentat angajamentul ferm al ... ca urmare a solicitărilor de clarificări transmise prin adresa D.P.A. nr. 1756.1/06.12.2017- întrebarea nr. 27, respectiv răspunsul Asocierii înregistrat sub nr. DPA 2197/15.12.2017.

Entitatea contractantă susţine şi dovedeşte prin documentele ataşate la prezenta (declaraţie/angajament ferm- ANEXA 5 şi autorizare service R.A.R.- ANEXA 6) că cele 2 cerinţe solicitate prin documentaţia de atribuire privind atelierul de service respectiv autorizarea de către R.A.R. a service-ului, fără a se preciza tipul autovehiculului şi angajamentul ferm că dispune de personalul şi dotarea tehnică necesară asigurării asistenţei tehnice în garanţie şi service-ul în perioada de garanţie a autovehiculelor, sunt condiţii îndeplinite de către Asocierea ...

Referitor la afirmaţia contestatoarei că „Angajamentul ferm era o cerinţă obligatorie din documentaţia de atribuire, lipsa acestuia echivalând cu nerespectarea cerinţelor", entitatea contractantă face trimitere la art. 221 alin. (1) din Legea nr. 99/2016.

Referitor la afirmaţia contestatoarei „prin procesul-verbal nr. 86/06.12.2017, autoritatea contractantă a reţinut că există neconcordanţă între propunerea tehnică, cap. 12 şi documentul de asumare de către ofertant a tuturor clarificărilor şi remedierilor privind întreţinerea şi mentenanţa pentru produsele livrate şi a manoperei aferente întreţinerii şi mentenanţei zilnice" entitatea contractantă susţine că a solicitat clarificarea acestor aspecte şi prin răspunsul la clarificări, înregistrat cu nr. DPA 2197/15.12.2017, Asocierea ... confirmă la răspuns întrebare nr. 18 următoarele: *„Asocierea ... confirmăm şi declarăm prin prezenta că respectăm întocmai cerinţele caietului de sarcini inclusiv răspunsurile clarificările şi remedierile că urmare a Deciziei C.N.S.C. nr. ...*

4. Referitor la critica privind nerespectarea cerinţei privind materialele utilizate prevăzute de Secţiunea 6.2 din caietul de sarcini, prin oferta Asocierii ... s-au prezentat toate documentele cerute prin documentaţia de atribuire referitor la comportarea materialelor la flacără şi foc, degajări de fum, compuşi halogenaţi, gaze toxice, etc ale materialelor utilizate la fabricaţia autobuzului.

Toate aceste documente au fost prezentate de către Asociere la data depunerii ofertei.

Referitor la cerinţa prevăzută de secţiune 3.2 din caietul de sarcini - condiţii mecanice, în ceea ce priveşte afirmaţia contestatarei potrivit căreia; *„Conform acestui document, oferta depusă de Asociere nu cuprindea certificarea conform CEE ONU R66 pentru autobuzul din gama de 18 m (ZX16SA3BX) (pag. 12 din procesul-verbal nr. 86/06.12.2017).*

De asemenea, ofertantul declarat câştigător nu a depus la data de 10.11.2017 certificarea conform CEE ONU R51 pentru autobuzul din gama de 18 m (ZX16SA3BX). Totodată, conform aceluiaşi proces-verbal, autoritatea contractantă a constatat că Asocierea a prezentat documentul TEST REPORT nr. SE490018/07.08.2017-SORT PROTOCOL pentru vehicule de 10,8 m, 12 m şi 18,75 m, autobuze ce nu îndeplineau dimensiunile solicitate prin documentaţia de atribuire.

Aşadar, la data depunerii ofertelor, Asocierea nu a depus testul SORT pentru autobuzele ofertate care pretind că întrunesc dimensiunile prevăzute de documentaţia de atribuire, iar autoritatea contractantă trebuia să puncteze cu „0" factorul de evaluare 2.3. Consum mediu de carburant 1/100km", entitatea contractantă face precizarea că documentele privind comportarea la şocuri şi vibraţii respectiv nivelul de zgomot au fost prezentate în ofertă de către Asocierea ... fiind prezentate ataşat documentele 66R-021081 pentru autobuzele din gama de 10 m, respectiv documentul 51R-027937 pentru autobuzele din gama de 18 m.

Comisia de evaluare a solicitat clarificări la aceste documente aşa cum reiese din procesul verbal nr. 86/06.12.2017, cap. 3, întrebarea nr. 3, şi nu completarea ofertei iniţiale.

În ceea ce priveşte documentul TEST REPORT privind SORT PROTOCOL, autoritatea contractantă a solicitat clarificări la documentul prezentat în oferta şi nu o completare a acesteia. Asocierea a depus documentul TEST REPORT nr. SE490019/11.12.2017, anexat la prezentul material - ANEXA 9 care nu a modificat oferta iniţială în ceea ce priveşte consumul de carburant.

Solicitarea s-a încadrat în prevederile legale, respectiv art. 221 din Legea nr. 99/2016, nefiind favorizat ofertantul câştigător.

Astfel, entitatea contractantă a constatat că prin aceste documente, nu s-a procedat la o modificare a ofertei, respectiv nu au fost schimbate specificaţiile produselor ofertate, scopul respectivelor documente fiind exclusiv de confirmare a respectării cerinţelor din documentaţia de atribuire.

Referitor la cererea ... de reevaluare a ofertei sale şi a ofertei declarate câştigatoare din perspectiva modului de acordare a punctajului, calculul factorului de evaluare de la punctul 2.12 - Număr ore manoperă s-a realizat în mod unitar pentru toţi cei 3 ofertanţi conform Metodologiei de calcul şi evaluare din cadrul documentaţiei de atribuire.

Numărul orelor de manoperă se referă la un cumul de manoperă pe operaţiile înscrise în fişa ore manoperă a factorului de evaluare 2.12. şi reprezintă totalul manoperei pentru aceste lucrări înscrise în respectivul tabel pentru fiecare ofertă, şi nu un cumul de manoperă anual sau pe 8 ani, aşa cum eronat afirmă contestatoarea.

Entitatea contractantă a realizat calculul punctajului factorului de evaluare nr. 2.12 - Număr ore manoperă în baza documentelor prezentate de fiecare ofertant conform metodologiei de calcul.

Referitor la factorul de evaluare 2.5 - Nivelul de zgomot, ofertanţii au prezentat buletine de măsurători (conform ISO 5128/80/2012) emise de laboratoare acreditate în U.E. pentru determinarea nivelului de zgomot.

Entitatea contractantă a aplicat metodologia pentru calculul factorului de evaluare prin calculul mediei între zgomotul măsurat în staţionare şi în mers, unitar pentru cele 3 oferte primite.

Întrucât două oferte prezintă cinci măsurători pentru măsurătoarea zgomotului în mers aşa cum prevede standardul ISO 5128/80/2012 iar contestatarea a prezentat o singură măsurătoare care, de asemenea, este permisă ca variantă de lucru în standard, entitatea contractantă a reţinut măsurătoarea zgomotului în mers echivalent pentru toţi cei 3 ofertanţi la viteza de 40 km/h pentru a nu defavoriza niciuna din oferte.

Entitatea contractantă îşi asumă corectitudinea acestui calcul pentru factorul de evaluare zgomot interior 2.5. în baza buletinelor de măsurători prezentate şi în condiţii echidistante pentru ofertanţi.

Deoarece fiecare laborator a respectat metodologia de efectuare a măsurătorilor în baza standardul ISO 5128/80/2012 pentru efectuarea testelor de zgomot, entitatea contractantă a luat în considerare buletinele de încercări prezentate de toţi cei trei ofertanţi în ofertele proprii, pentru o analiză unitară a tuturor ofertelor, fără a defavoriza niciunul dintre ofertanţi. Experţii din cadrul comisiei de evaluare şi cei cooptaţi au verificat cu rigurozitate ştiinţifică rezultatele testelor de zgomot şi le-a aplicat în mod corespunzător în vederea departajării obiective a ofertelor.

Referitor la afirmaţia contestatoarei „La data depunerii ofertei, nici Asocierea şi nici ... SRL nu au depus şi tabelul pentru evaluarea factorului 2.12 Ore de manoperă", entitatea contractantă face precizarea că a solicitat clarificări legat de acest aspect şi, conform răspunsului la clarificări înregistrat cu nr. DPA 75/16.01.2018, Asocierea a clarificat aspectele solicitate şi a transmis tabelul cu orele de manoperă după care s-a efectuat evaluarea factorului 2.12.

Entitatea contractantă a solicitat clarificări conform PV nr. 86/06.12.2017, a constatat că oferta Asocierii privind instalaţia de aer condiţionat este conformă cu cerinţele caietului de sarcini şi a evaluat conform metodologiei de calcul 2.8 si 2.9.

Factorii de evaluare 2.8 şi 2.9 au fost calculaţi corect şi lipsa funcţiei de încălzire a instalaţiei de aer conditionat a dus la obţinerea unui punctaj mai mic pentru Asocierea ..., împrejurare care confirmă că activitatea de evaluare a ofertelor a respectat principiul tratamentului egal statuat de art. 2 din Legea nr. 99/2016.

În ceea ce priveşte afirmaţia contestatorului că „subcontractantul ... SRL al Asocierii ...AS. înregistra obligaţii fiscale în sumă de 21465 lei la data depunerii ofertei”, cu adresa nr. 153/02.02.2018 Asocierea a depus documentele suport DUAE, prin care a prezentat pentru subcontractantul ... SRL Certificatul de atestare fiscală nr. 396697/01.02.2018 în care figura cu obligaţii fiscale în suma de 21.465 lei la data de 31.12.2017. Totodată, a fost prezentat Ordin de Plată nr. 01 din

01.02.2018 cu referinţa Certificat fiscal nr. 396697/01.02.2018 care atestă plata sumei de 21.465 lei. Conform fișei de date, punctul lll.2.1a) Situaţia personală a candidatului sau ofertantului, s-a solicitat *„Persoanele juridice romane trebuie sa prezinte certificat de atestare fiscală privind indeplinirea obligaţiilor de plata a impozitelor, taxelor sau a contribuţiilor la bugetul general consolidat, din care să reiasă lipsa datoriilor restante la momentul prezentării acestuia"*. Cerinţa a fost elaborată conform dispoziţiilor Regulamentului de punere în aplicare nr. 7/2016 de stabilire a formularului standard pentru documentul european de achiziţie unic potrivit căruia *„ofertantul căruia se intenţionează să îi fie atribuit contractul va trebui să furnizeze certificate şi documente justificative actualizate*". Aceste dispoziţii ale Regulamentului european reflectă abordarea pragmatică conform căreia prezintă relevanţă situaţia recentă (cât mai apropiată de momentul încheierii contractului) a operatorului economic, directivele europene în domeniul achiziţiilor publice permiţând inclusiv acceptarea de către autorităţile contractante a măsurilor adoptate de un operator economic pentru a-şi demonstra în concret credibilitatea prin raportare la motivele de excludere.

Prin adresa nr. 573.1/20.04.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 16142/20.04.2018, Municipiul Bucureşti formulează concluzii scrise în răspuns la notele scrise depuse de ... SRL.

Entitatea contractantă invocă excepţia lipsei de interes a ...SRL în contestarea ofertelor clasate pe primele locuri.

Astfel, în conformitate cu prevederile art. 3 alin. (1) lit. f) din Legea nr. 101/2016, cu modificările şi completările ulterioare, persoana care se consideră vătămată este definită ca fiind orice operator economic care îndeplineşte cumulativ următoarele condiţii:

(i) are sau a avut un interes în legătură cu o procedură de atribuire; şi

(ii) a suferit, suferă sau riscă să sufere un prejudiciu ca o consecinţă a unui act al autorităţii contractante, de natură să producă efecte juridice, ori ca urmare a nesoluţionării în termenul legal a unei cereri privind o procedură de atribuire.

Or, în condiţiile în care, analizând contestaţia formulată de ...SRL, urmează să se reţină caracterul nefondat al criticilor cu privire la oricare dintre ofertele depuse de ...., respectiv Asocierea ... nu mai pot fi analizate criticile formulate de ... SRL împotriva celeilalte oferte, fiind lipsite de interes, în condiţiile în care oricare ar fi rezultatul analizei, nu va putea fi înlăturată oferta cu privire la care contestaţia a fost respinsă, situată înaintea ofertei contestatoarei.

Aceasta deoarece, orice demers în justiţie, indiferent de forma pe care acesta o îmbracă sau de partea procesuală de la care el provine, trebuie să fie util, să urmărească aşadar un „profit", material sau moral ori material şi moral. Pe scurt, el trebuie să se sprijine pe un interes: pas d'interet, pas d'action - spune un vechi adagiu al jurisprudenţei franceze. Interesul poate fi reperat sub două aspecte:

a) El justifică relaţia dintre situaţia juridică a părţii şi mijlocul procesual la care acesta a recurs;

b) El justifică scopul judecăţii, „profitul" moral sau material pe care partea îl urmăreşte în judecată.

Prin exercitarea unei acţiuni pe fundamentul „interesului" se tinde la obţinerea unui „remediu".

În Hotărârea din 19 iunie 2003, cauza C-249/01, având ca obiect cererea de pronunţare a unei hotărâri preliminare formulată de Bundesvergabeamt, în procedura Wemer Hackermuller impotriva Bundesimmobiliengesellschaft mbH (BIG) şi Wiener Entwicklungsgesellschaft mbH fur den Donauraum AG (WED), Curtea de Justiţie a Comunităţilor Europene a statuat că, în conformitate cu art. 1 alin. (3) din Directiva 89/665, statele membre sunt obligate să se asigure că procedurile de revizuire stabilite de directivă sunt disponibile "cel puţin" oricărei persoane care are sau a avut un interes în obţinerea unui anumit contract public şi care a fost sau riscă să fie lezată de o presupusă încălcare a dreptului comunitar privind contractele de achiziţii publice sau normele interne de aplicare a legii.

Or, este suficient ca să fie reţinut caracterul nefondat al criticilor ... SRL cu privire la una dintre ofertele clasate înaintea sa, astfel că autoarea contestaţiei nu poate fi lezată de decizia Consiliului luată faţă de criticile aduse celeilalte oferte clasate înaintea sa.

Cu privire la interesul unui ofertant de a critica oferta clasată înaintea sa, prin Decizia CNSC nr. ..., rămasă definitivă prin Decizia nr. 610 din 13 februarie 2017 a Curţii de Apel Bucureşti, au fost reţinute următoarele:

„(...) Consiliul determină că sunt lipsite de interes criticile formulate de către (...) cu privire la oferta depusă de către (...), deoarece oricare ar fi rezultatul analizei, nu va putea fi înlăturată oferta depusă de către Asocierea dintre (...), situată pe al ll-lea, adică înaintea ofertei contestatoarei. Prin interes înţelegându-se folosul practic imediat pe care îl are o parte pentru a justifica punerea în mişcare a acţiunii sale.

Interesul, indiferent că este moral şi/sau material, trebuie să îndeplinească următoarele cerinţe:

- să fie legitim, corespunzător cerinţelor legii materiale şi procesuale;

- să fie personal şi direct adică folosul practic urmărit prin declanşarea procedurii judiciare să aparţină celui care recurge la acţiune:

- să fie născut şi actual, să existe în momentul în care este formulată cererea, sens în care reglementează dispoziţiile art. 33 teza I, NCPC.

Faţă de condiţiile pe care trebuie să le îndeplinească interesul pentru promovarea unei acţiuni în justiţie, interesul contestatoarei în a critica oferta depusă de către (...) nu este unul legitim şi nici personal şi direct, de vreme ce oferta acestuia nu poate ajunge pe locul I, prin urmare contestatoarei nu i se poate adjudeca contractul.

Astfel, măsurile adoptate de entitatea contractantă nu sunt de natură să-l prejudicieze pe contestator, pentru că, în nicio variantă, oferta acestuia nu ar putea fi declarată câştigătoare a procedurii.

Or, o eventuală înlăturare a ofertei (...) nu satisface un interes al contestatorului, în sensul că nu îi aduce vreun folos practic."

În acelaşi sens s-a pronunţat Consiliul într-o speţă similară, prin decizia CNSC nr. ... fiind reţinute următoarele: „*Prin urmare, Consiliul respinge ca neîntemeiată şi această critică a contestatoarei, stabilind că autoritatea contractantă a considerat, în mod corect, că propunerea tehnică a (...) este conformă, din acest punct de vedere.*

Având în vedere cele prezentate anterior, respectiv faptul că observaţiile referitoare la oferta clasată pe locul 1, în acest moment, aparţinând (...), nu au putut fi dovedite, ele fiind respinse ca neîntemeiate, pe cale de consecinţă, este evidentă lipsa de interes a contestatoarei în ceea ce priveşte criticile aduse ofertantului ocupant al locului 2, în acest moment, respectiv (...), deoarece chiar dacă acestea ar fi întemeiate, posibilitatea ca (...) să se claseze pe locul 1 este înlăturată."

Pentru toate aceste motive, urmând a aprecia că sunt neîntemeiate criticile societăţii contestatoare faţă de oricare dintre ofertele contestate, entitatea contractantă solicită să se constate lipsa de interes a Mercedes-Benz SRL în promovarea demersului său juridic.

În ceea ce priveşte îndeplinirea cerinţei privind autorizarea RAR a unităţii service pentru autobuzele ofertate, entitatea contractantă precizează că potrivit documentaţiei de atribuire publicată în SEAP, cerinţa privind autorizatia RAR a atelierului de service a fost formulată astfel: *„La ofertare se va prezenta autorizarea RAR a atelierului service*".

Entitatea contractantă a ales acest sistem privind autorizarea atelier service pentru a nu îngrădi competiţia, deoarece aceasta nu deţine, în prezent, în parcul propriu autobuze ce îndeplinesc norma legală de poluare E6, nu deţine autobuze cu lungimea de 10,7 m şi nici de 18,4 m. Datorită acestei situaţii, nici atelierele proprii ale entităţii contractante nu sunt autorizate pentru aceste tipuri de vehicule.

Este contrar principiului transparenţei şi egalităţii de tratament ca această cerinţă să fie extinsă şi să fie interpretată în defavoarea ofertanţilor, astfel cum abuziv înţelege să procedeze societatea contestatoare.

Astfel, în contextul în care nu a fost prevăzută în mod concret în documentaţia de atribuire o astfel de cerinţă, Asocierea ... (ca şi ceilalţi ofertanţi) nu avea obligaţia ca la data depunerii ofertei, 10.11.2017 să prezinte autorizaţie RAR pentru categoria M3, fiind suficientă autorizarea service-ului, fără a fi impusă o anumită categorie.

Autorizarea efectivă a unităţii service pentru categoriile de autobuze ofertate reprezintă o obligaţie contractuală a furnizorului şi se va realiza de către Asociere în maxim 45 zile de la data semnării contractului, sub sancţiunea aplicării sactiunilor legale şi contractuale, inclusiv rezilierea acestuia.

Societatea contestatoare nu a solicitat în perioada clarificărilor informaţii privind această cerinţă iar domeniul M3 la care se face referire este mult prea general şi nu acoperă cazul specific al gamelor de autobuze ce fac obiectul procedurii de achiziţie, respectiv îndeplinirea cerinţelor privind norma de poluare EURO 6 şi lungimile specifice ale acestor autobuze.

Amenajarea unui service pentru obţinerea autorizării se va face prin dotarea cu standuri, dispozitive, SDV-uri specifice pentru norma de poluare E6 şi pentru lungimile maxime solicitate prin documentaţia de atribuire. Atelierele service pot fi dotate după semnarea contractului cu utilaje specifice, special proiectate și fabricate pentru aceste condiţii. Autorizaţia RAR pentru categoria de vehicule M3 nu este suficientă ţinând cont că de regulă, autorizarea se face pentru fiecare tip de autobuz (raportat la

caracteristicile si specificaţiile tehnice concrete), în caz contrar acestea nu pot fi întreţinute şi reparate şi ar constitui un pericol în circulaţia rutieră.

La momentul actual locaţiile de service deţinute de achizitor nu sunt autorizate RAR pentru autobuzul cu lungimea de 10,7 m, respectiv 18,4 m pentru care în prezent entitatea contractantă nu dispune de standurile specifice de testare frână, instalaţii de ridicare, instalaţii grad de poluare, etc. După semnarea contractului entitatea contractantă va asigura prin lucrări de construcţii montaj dotarea cu astfel de instalaţii specifice.

Entitatea contractanta dispune de autorizaţia RAR pentru autobuzele de 12 m E3 şi E4 existente în parcul actual şi va întreprinde demersurile necesare pentru extinderea autorizării pentru autobuzele cu grad de poluare E6 şi autobuzele de 10,7m şi respectiv 18,4m care nu există azi în dotarea municipalităţii.

Entitatea contractantă nu poate întreprinde demersurile necesare şi cheltuirea banilor publici pentru amenajarea necesară decât după semnarea contractului şi începerea livrărilor.

Entitatea contractantă nu va putea face investiţiile necesare de amenajare ale unităţii service pentru respectarea prevederilor privind autovehicule rutiere decât după semnarea contractului.

În ceea ce priveşte îndeplinirea cerinţei privind dimensiunile exterioare ale autobuzului din gama de 10 metri, contestatoarea insistă în a critica modul de împlinire de către ofertantul câştigător a cerinţei privind dimensiunile exterioare ale autobuzelor propuse de ... şi omologarea acestora.

Astfel oferta depusă de Asociere a conţinut de la momentul depunerii, certificatul de omologare pentru autobuzul de 10m, respectiv 10,7m astfel încât oferta a fost declarată conformă.

Informaţiile din mediul virtual nu pot fi luate în considerare în cadrul procesului de evaluare a ofertelor.

Niciunul din cei trei ofertanţi nu avea obligaţia să posteze în mediul virtual informaţii privind autobuzele ce fac obiectul acestei proceduri, din motive uşor de inteles, respectiv pentru considerentul că un ofertant diligent nu poate furniza publicului larg informaţii privind oferta sa, ţinând cont inclusiv de faptul că aceasta a fost declarată confidenţială.

În speţă, analizând oferta iniţială, comisia de evaluare a constatat existenţa dosarului de omologare pentru tipurile de autobuze ofertate de Asocierea ...

Prin solicitarea de clarificări nr. 1756.1/06.12.2017, entitatea contractantă a solicitat confirmarea pentru lungimea de 10700 mm care era deja cuprinsă în certificatul de omologare nr. e6*2007/46*0229*00.

Prin răspunsul la clarificare s-a confirmat îndeplinirea cerinţei privind lungimea maximă a autobuzului din gama de 10 m.

Entitatea contractantă apreciază că prin certificarea europeană se demonstrează îndeplinirea cerinţei privind o soluţie unitară verificată în practică. Aceasta a fost şi logica pentru care entitatea contractantă a solicitat documentaţie europeană de omologare de tip la ofertă.

În acest context, afirmaţia contestatoarei conform căreia nu s-au prezentat certificate de omologare conforme în dovedirea cerinţei de la Subsecţiunea 6.3.1.A din caietul de sarcini este evident eronată.

Conform cerinţelor din documentaţia de atribuire, asocierea câştigătoare a prezentat dosarul de omologare europeană pentru autobuzele ofertate pentru serie de produse şi nu pentru prototipuri sau serii mici la care procesul de omologare are alte caracteristici. Verificarea îndeplinirii acestor condiţii se realizează şi prin cerinţele impuse prin fişa de date a achiziţiei şi asocierea a prezentat dovezile necesare privind livrarea de autobuze în ultimii trei ani conform documentaţiei de atribuire.

În ceea ce priveşte cronologia faptelor la care face referire contestatoarea, aceasta nu are relevanţă juridică în contextul evaluării ofertei Asocierii care, prin documentele depuse iniţial în ofertă şi confirmate prin răspunsurile la solicitările de clarificări, a dovedit îndeplinirea cerinţelor privind omologarea autobuzelor la dimensiunile ofertate conform limitelor de lungime impuse.

Bazându-se în mod eronat pe o eventuală lipsă a documentelor de omologare, societatea contestatoare concluzionează abuziv că, în mod subsecevent nu ar fi valabile nici documentele referitoare la certificarea SORT 1. Astfel cum reiese din dosarul achzitiei publice certificatele ataşate la ofertă de către Asociere corespund cerinţelor documentaţiei de atribuire.

Contrar interpretării societatii contestatoare, documentele depuse de către ofertantul câştigător ca urmare a solicitărilor de clarificări adresate de către comisia de evaluare au avut rolul exclusiv de clarificare/confirmare a modului de îndeplinire a cerinţelor documentaţiei de atribuire, fără să poată fi interpretate ca reprezentând o modificare a ofertei în sensul avut în vedere de legiuitor.

Criticile de neconformitate ale ofertei depuse de ...

Astfel, se impune constatarea lipsei de interes a societăţii contestatoare în a critica oferta clasată pe locul 2 în condiţiile în care nu a demonstrat în mod neîndoielnic inadmisibilitatea ofertei câştigătoare.

În ceea ce priveşte critica vizând eventualele costuri generate de amplasarea atelierului de service a terţului subcontractant ... SRL în afara Bucurestiului (aprox. 40 km), entitatea contractantă precizează că, potrivit documentaţiei de atribuire şi clarificărilor la aceasta, toate costurile legate de întreţinere şi reparaţii în perioada de garanţie vor fi suportate integral de contractant, inclusiv costurile de transport la şi de la service de către furnizor. Rezultă că aceste costuri au fost calculate şi incluse în oferta financiară a ...

Legislaţia actuală a achiziţiilor sectoriale nu impune entităţii contractante solicitarea de justificări ale preţurilor ofertate decât exclusiv în situaţia în care se constată că anumite componente ale propunerii financiare prezintă un caracter neobişnuit de scăzut.

În ceea ce priveşte cererea de reevaluare a punctajului ofertelor clasate pe primele două locuri, entitatea contractantă nu consideră necesară reevaluarea punctajului referitor la consum combustibil TEST SORT 1 pentru oferta Asocierii câştigătoare deoarece datele sunt emise de laboratoare autorizate UE şi, din punct de vedere al comisiei de evaluare, au fost luate în considerare fără a avea competenţa de a verifica corectitudinea acestora.

Rezultatele testelor SORT faţă de oferta ... şi ... nu pot fi judecate şi interpretate de comisia de evaluare deoarece sunt realizate de laboratoare

autorizate UE şi trebuie luate în considerare aşa cum au fost prezentate la ofertă. În cazul în care aceste rezultate ale testelor de laborator vor fi contestate, entitatea conractantă nu poate influenţa sub nicio formă această activitate. În concluzie, au fost luate în considerare atât pentru contestator cât şi pentru ceilalţi doi ofertanţi buletinele de testare SORT astfel cum au fost prezentate în oferte.

Referitor la certificatele de conformitate COC, entitatea contractantă consideră ca afirmaţia conform căreia „documentul nu este autentic şi nu reprezintă un COC valabil" nu este dovedită în mod indubitabil.

Comisia de evaluare are obligaţia de a lua în considerare documentele depuse în ofertă, asumate de către ofertant care prin semnarea ofertei certifică veridicitatea acestora. Exclusiv în situaţia în care se dovedeşte, că urmare a unor cercetări efectuate de instituţii competente, aceste documente nu sunt autentice, emitentul/utilizatorul acestora va suporta rigorile legii, inclusiv celei penale.

Mai mult, entitatea contractantă dispune de o măsură asiguratorie pentru verificare autenticităţii documentelor prezentate de ofertanţi în sensul în care autobuzele vor fi omologate de RAR în vederea emiterii cărţilor de identitate iar RAR face parte din circuitul european al autorităţilor de reglementare al circulaţiei rutiere şi are obligaţia legală de verificare a autenticităţii documentelor respective.

Referitor la factorul de evaluare nivel de zgomot, buletinele de încercări prezentate privind nivelul de zgomot au fost declarate corespunzătoare de comisia de evaluare, fiind emise de laboratoare atestate UE. Prin clarificările adresate ofertanţilor s-a stabilit că încercările sunt cele solicitate, respectiv conforme standardelor ISO 1528-2013 sau similare acestora. Entitatea contractantă nu a încălcat principiul tratamentul egal şi nediscriminării prevăzute de Legea nr. 99/2016 şi a evaluat corectitudinea rezultatelor prezentate în aceste buletine de măsurători.

Conform prevederilor legale standardele solicitate în documentaţia de atribuire pot avea apelativul „sau echivalent" cu condiţia dovedirii compatibilităţii între cele două standarde. Ofertantul ... a prezentat document emis de un laborator atestat UE „OPTIPBA TESTING & CERTIFICATION" care a demonstrat echivalenţă între cele două standarde.

Referitor la coeficientul de disponibilitate, acesta este un factor important în asigurarea fiabilităţii autobuzelor livrate şi constituie o clauză penalizatoare în contract.

Conform clauzelor contractuale care fac parte din documentaţia de atribuire, în ipoteza nerespectării coeficientului de 95% se vor aplica penalităţi care vor fi facturate la furnizor periodic. Rezultă că factorul de evaluare se bazează pe o clauză contractuală care va fi urmărită pe toată perioada derulării contractului, respectiv 8 ani de la livrarea ultimului autobuz din contract.

În acest context, solicitarea contestatoarei Mercedes de recalculare a punctajelor acordate pentru factorii de evaluare de natură tehnică nu poate fi primită, nefiind bazată pe argumente riguroase. Prin criticile formulate, societatea contestatoare tinde în fapt la o modificare nepermisă a factorilor de evaluare a căror aplicare se bazează pe calculele efectuate cu utilizarea

de formule simple, matematice, luând în considerare valori pentru diferiţi parametri de natură tehnică care se regăsesc în documente emise de entităţi autorizate.

În concluzie, acest ofertant contestator nu a fost în măsură să prezinte dovezi, înscrisuri relevante în susţinerea solicitărilor sale de reevaluare a ofertelor clasate pe primele două locuri.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 15965/20.04.2018, Asocierea ... prin ... formulează concluzii scrise cu privire la notele scrise formulate de ....

În ceea ce privește pretinsa tardivitate a cererii de intervenție, intervenienta precizează că a respectat termenul de 10 zile în care era obligată să formuleze cerere de intervenție, astfel: întrucât contestația Karsan a fost publicată în SEAP la data de 14.03.2018, termenul de 10 zile a început să curgă din ziua imediat următoare, respectiv 15.03.2018, urmând să se împlinească pe 24.03.2018, într-o zi de sâmbătă.

Astfel, întrucât ultima zi a termenului a fost o zi nelucrătoare, în temeiul legii, termenul de 10 zile s-a încheiat la ultima oră a următoarei zile lucrătoare, respectiv luni, 26.03.2018.

De asemenea, intervenienta invocă tardivitatea formulării unor critici suplimentare de către ...

Astfel, alte argumente decât cele prezentate în cuprinsul contestaţiei reprezintă o veritabilă încălcare a termenului și a procedurii de contestare a ofertelor, astfel cum este acesta reglementat de Legea nr. 101/2016.

În ceea ce privește nerespectarea cerințelor privind dimensiunile generale constructive și documentația de omologare a autobuzelor, intervenienta susine că deşi ulterior deschiderii ofertelor entitatea contractantă i-a adresat anumite cereri de clarificări/completări, aceasta nu poate conduce la concluzia că oferta depusă de ...a fost modificată în sensul transformării unei oferte neconforme într-o ofertă conformă.

Așadar, pe de o parte, este firesc ca entitatea contractantă să solicite clarificări/completări după data limită de depunere a ofertelor, întrucât numai după acest moment poate fi cunoscut conținutul ofertei, entitatea contractantă fiind doar la acest moment în măsură să aprecieze dacă oferta este completă, dacă sunt necesare și alte documente sau dacă se impune clarificarea anumitor aspecte.

Contrar interpretării date textului de lege mai sus menționat de către ..., art. 221 din Legea nr. 99/2016 vizează și ipoteza în care informațiile și documentele depuse în cadrul ofertelor sunt incomplete sau chiar eronate, oferind posibilitatea entității contractante de a solicita nu numai clarificări, ci și completări operatorului economic vizat.

De altfel, noul pachet legislativ in materia achizitiilor publice emis în anul 2016 a avut în vedere tocmai flexibilizarea procedurilor de achizitie publice, desigur cu respectarea principiilor legale aplicabile.

Astfel, entitatea contractantă nu a încălcat în niciun fel legislația solicitând ... clarificări și completări, inclusiv în privința certificatelor de omologare, aceasta cu atât mai mult cu cât la data ofertei, ...a inclus în ofertă certificate de omologare aferente autobuzelor.

Mai mult Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 99/2016 (HG nr. 394/2016, art. 133 alin. (1) lit. i) statuează expres că una dintre

atribuțiile comisiei de evaluare în cadrul procedurilor de achiziție publică este de a elabora solicitări de clarificări și/sau completări necesare în vederea evaluării solicitărilor de participare și/sau ofertelor, .

De altfel, respectând principiile tratamentului egal și transparenței, entitatea contractantă a formulat astfel de solicitări de clarificări și completări și față de ceilalți ofertanți, nu numai față de ...

În ceea ce privește nerespectarea cerinței privind deschiderea liberă a ușilor pentru călători, ... se raportează și de această dată exclusiv la susținerile anterioare ale ... din contestația formulată de aceasta împotriva documentației de atribuire. Într-adevăr, în cadrul acelor susțineri, a solicitat, motivat, modificarea cerinței ce viza deschiderea liberă a ușilor din considerente de ordin practic, însă, autobuzele ... ofertate respectă toate cerințele din documentația de atribuire, inclusiv cea prevăzută la secțiunea 6.3.1 din caietul de sarcini.

Astfel, contrar celor afirmate de către ... prin notele scrise, entitatea contractantă a lămurit acest aspect, cerința .... fiind respinsă.

Cu toate acestea, susținerile contestatoarei cu privire la nerespectarea cerințelor privind deschiderea liberă a ușilor sunt complet nefondate, oferta ...fiind pe deplin conformă inclusiv în ceea ce privește deschiderea liberă a ușilor de 1200 mm pentru toate cele 3 tipuri de autobuze (fără a fi incluse barele de sprijin).

În ceea ce privește nerespectarea cerinței privind autorizarea RAR a atelierului service, entitatea contractantă nu a solicitat expres o autorizare RAR a service-ului specific pentru o anumită categorie de autovehicule, așa cum a solicitat, de exemplu, expres Certificarea de omologare RAR a autovehiculelor pentru categoria M3.

Așadar, acolo unde entitatea a intenționat să prevadă expres o astfel de cerință, a făcut-o.

Or, potrivit art. 143 alin. (3) lit. a) din Normele metodologice de aplicare a Legii 99/1999 o ofertă ar putea fi considerată neconformă în cazul în care oferta ”nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini”.

Rezultă astfel în mod evident că, în lipsa unei cerințe exprese care să impună autorizare RAR pentru o anumită categorie de autovehicule, o ofertă nu ar putea fi declarată neconformă pentru neîndeplinirea acesteia.

În ceea ce privește cerința referitoare la materialele utilizate, şi sub acest aspect Otokar a răspuns integral acestor cerințe, dovedind, în cadrul propunerii tehnice, că ”Materialele utilizate în autobuzele oferite sunt potrivite cerințelor ofertei. Toate documentele aferente menționate mai sus sunt prezentate în anexa 24”.

Intervenienta susţine că autobuzele ... dețin certificările solicitate prin caietul de sarcini atât în ceea ce privește normele europene pentru autobuze cu privire la șocurile și vibrațiile (CEE ONU R 66), precum și în ceea ce privește normele europene pentru autobuze cu privire la nivelul de zgomot (ONU R 51).

În acest sens, Asocierea a depus în cadrul ofertei tehnice documentele justificative din care reiese respectarea cerințelor din caietul de sarcini prevăzute în Secțiunea 3.2.

În plus, pe baza solicitărilor de clarificări/completări transmise de entitatea contractantă, Otokar a furnizat toate informațiile și documentele solicitate, clarificând astfel orice aspecte care erau neclare la momentul deschiderii ofertelor.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 15958/20.04.2018, Asocierea ... prin ... formulează concluzii scrise la notele scrise depuse de Mercedes.

Referitor la tardivitatea cererii de intervenţie, intervenienta reiterează cele menţioneate anterior în concluziile scrise înregistrate la Consiliu sub nr. 14154/10.04.2018.

Referitor la aspectele privind autorizarea RAR a service-ului, orice cerinţă impusă de entitatea contractantă trebuie menţionată în mod expres şi complet în documentaţia de atribuire. Astfel, în caietul de sarcini nu se solicită expres autorizarea RAR a service-ului pentru categoria M3.

Prin urmare, o ofertă nu poate fi respinsă ca inadmisibilă pe motiv că nu respectă o cerinţa ce nu a fost expres precizată în documentaţia de atribuire.

Mercedes încearcă, de altfel, să argumenteze că obligaţia privind omologarea M3 a atelierului service rezultă doar (implicit) din obiectul achiziţiei care se referă la autobuze omologate M3.

Aşadar, chiar ... recunoaşte implicit că nu există o cerinţă expresă de a avea o omologare M3 a service-ului.

Faptul că în cererea de interventie a fost precizat că atelierul service se află în proces de audit pentru omologarea pe categoria M3, nu face decât să dovedească buna-credinţă a ofertantului.

În realitate, chiar şi în lipsa acestei proceduri, este cert faptul că în documentaţia de atribuire nu s-a precizat clar şi expres ce fel de omologare RAR se solicită, iar în lipsa unei astfel de cerinţe, unui ofertant nu i se poate imputa vreo neconformitate.

Activitatea de service este necesară ca o activitate adiacentă, suplimentară, necesară pe parcursul derulării contractului, astfel încât aspectele suplimentare aferente omologării RAR nu pot fi considerate esenţiale la momentul depunerii ofertei sau al semnării contractului.

Mercedes omite însă complet faptul că potrivit art. 187 alin. (2) din Legea nr. 99/2016, entitatea contractantă este obligată să solicite înlocuirea unui subcontractant în cazul în care acesta nu are capacitatea tehnică şi profesională necesară pentru partea/părţile din contract pe care acesta urmează să le îndeplinească efectiv.

Prin urmare, constatarea unei eventuale nerespectări a cerinţelor cu privire la subcontractantul declarat poate duce cel mult la o solicitare de înlocuire a acestuia, şi în nici un caz la respingerea întregii oferte depuse.

Referitor la aspectele privind autobuzul din gama de 10 metri, intervenienta învederează că prin concluziile scrise, ...nu aduce argumente suplimentare faţă de cele menţionate prin contestaţie.

Faţă de referirea făcută de Mercedes la solicitarea de clarificări nr. 1841.1/20.12.2017, intervenienta arată că prin răspunsul său, a precizat expres dimensiunile exacte ale autobuzelor, în cazul autobuzului din gama de 10 m asumându-şi expres o dimensiune de 10700 mm.

Certificatele de omologare depuse de ... au fost toate certificate tip, iar nu certificate de prototip sau individuale. Prin urmare, susţinerile ...conform cărora autobuzele ofertate nu ar respecta cerinţele de a fi produs de serie, sunt complet nefondate.

Referitor la faptul că ...nu a declarat drept subcontractant pe producătorul autobuzelor, intervenienta susţine că însăşi argumentarea ... se constituie într-o dovadă puternică cu privire la faptul că ... a omis declararea producătorului drept subcontractant. În lipsa acestei declaraţii ...Romania nu poate aduce la îndeplinire contractantul.

Astfel, Mercedes recunoaşte în mod expres că:

- Producătorul autobuzelor ofertate este EVO BUS GmbH,

- Furnizorul produselor (către autoritatea contractantă) este ...

- Ulterior, ... va vinde produsele (furnizează) către autoritatea contractantă.

Aşadar, EVO BUS nu va fi parte a contractului de achiziţie publică încheiat de Primăria Bucureşti, dar va furniza părţi / elemente care fac parte din obiectul contractului de achiziţie publică (va furniza, de fapt, toate autobuzele). Or, această situaţie de fapt se încadrează perfect în definiţia dată subcontractantului la art. 3 lit. zz) din Legea nr. 99/2016.

Mercedes încearcă o apărare invocând faptul că EVO BUS a fost declarat drept terţ susţinător. EVO BUS a fost declarat terţ susţinător doar pentru experienţa similară.

Or, declararea unei entităţi drept terţ susţinător nu implică automat declararea acestuia drept subcontractant.

Este evident însă că ... (ofertantul) nu produce autobuzele ofertate. Aceste autobuze sunt produse sub marca EVO BUS care le furnizează apoi către ... a omis însă să declare EVO BUS şi ca subcontractant. În lipsa declarării EVO BUS drept subcontractant, ... nu va putea aduce la îndeplinire contractul.

Noţiunea de terţ susţinător nu se confundă astfel cu noţiunea de subcontractant. De altfel, atât legislaţia, cât şi fişa de date, solicită DUAE separate pentru subcontractant şi terţ susţinător.

Rezultă astfel că ... a omis să declare pe EVO Bus drept subcontractant şi să depună DUAE pentru acesta, motiv pentru care oferta Mercedes se impune a fi declarată inacceptabilă de către entitatea contractantă.

În plus, ... nu respectă cerinţa de a avea toate autobuzele fabricate de acelaşi producător şi sub aceeaşi marcă, cerinţă expres prevăzută în caietul de sarcini...., în notele scrise recunoaşte că autobuzele sunt fabricate în diferite fabrici din Germania, Turcia, Franţa (pct. 45 din Notele scrise din data de 04.04.2018).

Or, fabrica din Turcia, Hosdere, unde sunt produse autobuzele Mercedes, este deţinută de către societatea ..., şi nu de Evo Bus.

Apărarea pur formală a ... cu privire la prezentarea certificatelor de conformitate nu poate conduce la concluzia că Evo Bus este singurul producător al celor trei tipuri de autobuze, întrucât rezultă cu certitudine că entităţile care produc realmente autobuzele sunt diferite.

Or, scopul cerinţei din caietul de sarcini ca autobuzele să aibă acelaşi producător este tocmai de a asigura soluţii şi produse unitare, astfel încât autobuzele să nu provină din locaţii diferite.

Prin adresa nr. 629.1/26.04.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 17070/27.04.2018, ... formulează concluzii scrise, în care învederează că documentaţia de atribuire, alcătuită din fişa de date, caietul de sarcini, formularele necesare şi modelul contractului de furnizare, odată publicată în SEAP, toate prevederile acesteia şi-au consolidat forţa obligatorie atât pentru operatorii economici participanţi la procedura de atribuire, cât şi pentru autoritatea contractantă, acestea fiind în sensul prevederilor art. 88 din Legea nr. 99/2016, coroborate cu cele ale art. 129 din HG nr. 394/2016, cu modificările şi completările ulterioare

În aceste condiţii, entitatea contractantă nu are dreptul de a reinterpreta documentaţia de atribuire, obligatorie atât pentru operatorii economici, cât şi pentru aceasta, atribuţiile comisiei de evaluare statuate la art. 133 alin. (1) din HG nr. 394/2016, cu modificările şi completările ulterioare, fiind exercitate în limitele trasate în documentaţia de atribuire publicată în SEAP şi a clarificărilor ulterioare, aspect ce a condus la stabilirea rezultatului procedurii cu respectarea dispoziţiilor legale în materie.

Cu privire la acest aspect, prin Decizia nr. 1705/C8/1511 din 06.06.2014, CNSC a reţinut următoarele:

„De asemenea, Consiliul reţine că analiza ofertei se realizează exclusiv la conţinutul documentaţiei de atribuire, fără posibilitatea de a reinterpreta prevederi ale acesteia şi analizarea ofertei în consecinţă".

Fiind investită cu o cerere similară, Curtea de Apel Alba Iulia - Secţia de contencios administrativ şi fiscal, a reţinut în cuprinsul Deciziei nr. 668 din 13 februarie 2012 următoarele:

„Este adevarat că, potrivit art. 201 din ordonanţă, autoritatea are dreptul de a solicita clarificări sau completări ale cerinţelor stabilite prin criteriile de calificare şi selecţie sau pentru a demonstra conformitatea ofertei cu cerinţele solicitate, însă, astfel cum a reţinut şi Consiliul, acest articol nu îi dă dreptul să solicite participanţilor la procedură prezentarea unor documente care exced documentaţiei de atribuire, în măsură să le creeze acestora o situaţie dezavantajoasă în raport cu ceilalţi participanţi. Or, procedând astfel, autoritatea contractantă a încălcat principiul egalităţii de tratament."

În lumina celor mai sus arătate, niciuna dintre criticile aduse rezultatului procedurii nu este întemeiată, entitatea contractantă învederând următoarele aspecte:

I. Contestaţia formulată de ... este nefondată.

- Referitor la pretinsa nerespectare de către ofertantul desemnat câştigător a cerinţelor privind dimensiunile generale constructive ale autobuzului şi documentaţia de omologare a autobuzelor,

Contrar celor susţinute de autoarea contestaţiei şi potrivit celor arătate atât prin punctul de vedere, cât şi prin concluziile anterioare, îndeplinirea cerinţei privind dimensiunile autobuzelor a fost făcută de Asocierea ... prin prezentarea certificatelor de omologare, iar nu prin schiţe sau desene.

Astfel, la data depunerii ofertei, Asocierea ... a depus documentele de omologare pentru cele 3 game de autobuze ofertate, respectiv:

- Oferta tehnică 1. Documentul e11 *2007/46*3583 * 02 pentru autobuzele din gama de 18m.
- Oferta tehnică 1. Documentul e6*2007/46*0229*00, pentru autobuzele din gama de 10m şi 12m,

documente din care rezultă dimensiunile maxime conform cerinţelor caietului de sarcini, inclusiv faptul că produsele ofertate sunt omologate.

Întrucât în documentele de omologare au fost prezentate 2 versiuni de lungimi pentru autobuzul din gama de 18m, respectiv 18000mm şi 18750mm, comisia de evaluare, în temeiul art. 133 alin. (1) lit. i) din HG nr. 394/2016, a solicitat clarificarea acestor aspecte, demers care nu a fost de natură să creeze un anumit avantaj ofertantului câştigător. Aceeaşi situaţie a fost sesizată şi pentru autobuzul din gama de 10m, respectiv 10770 mm şi 10700 mm. Concluzia care trebuie reţinută este că, pentru autobuzele ofertate (18000 mm, respectiv 10700 mm), certificatele de omologare au fost depuse încă din oferta iniţială, iar prin clarificările transmise Asocierea desemnată câştigătoare a lămurit neclarităţile comisiei de evaluare, fără ca prin aceasta să se interpreteze că a procedat la modificarea propunerii tehnice.

Mai mult, solicitări de clarificări au fost adresate în mod egal şi celorlalţi ofertanţi în procedura de atribuire, astfel că nu poate fi pusă la îndoială imparţialitatea comisiei de evaluare din această perspectivă.

- Referitor pretinsa nerespectare a cerinţei privind deschiderea liberă a uşilor pentru călători,

Nefondate sunt şi criticile privind deschiderea liberă a uşilor pentru călători, prin înscrisurile anexate atât punctului de vedere la contestaţie, cât şi concluziilor scrise, demonstrând modalitatea în care Asocierea desemnată câştigătoare a îndeplinit cerinţele stabilite prin caietul de sarcini.

Nici de această dată, ca de altfel întreaga critică adusă ofertantului desemnat câştigător, ... nu aduce argumente concrete privind pretinsa nelegalitate a deciziei entităţii contractante, cu toate că o astfel de obligaţie îi incumbă în aplicarea dispoziţiilor art. 10 lit. f) din Legea nr. 101/2016.

- Referitor la critica vizând nerespectarea cerinţei privind autorizarea R.A.R, a atelierului service,

Conform cerinţei din caietul de sarcini de la Capitolul 2 - Cerinţe tehnice eliminatorii - pct. 32 este prevăzut că la ofertare se va prezenta autorizarea R.A.R. a atelierului service.

După cum lesne se poate observa, entitatea contractantă nu a precizat tipul autovehiculului pentru care se solicită prezentarea autorizarii R.A.R. a atelierului service în documentaţia de atribuire - caietul de sarcini.

Drept urmare, în situaţia în care comisia de evaluare ar fi impus ofertanţilor prezentarea autorizaţiei RAR pentru categoria M3, atunci ar fi procedat la reinterpretarea documentaţiei de atribuire, atitudine interzisă de legislaţia în domeniul achiziţiilor publice.

În aceste condiţii, în funcţie de tipul autobuzului ce va fi livrat şi omologat la RAR, furnizorul este obligat să obţină extinderea autorizării

RAR a service-ului pentru acel tip de autovehicul. De altfel, în acest sens a fost şi cerinţa din documentaţia de atribuire la care face referire societatea contestatoare prin concluziile scrise nr. 04-888 din 10.04.2018, potrivit căreia furnizorul, iar nu ofertantul, va realiza asistenţa tehnică până la obţinerea de către entitatea desemnată de achizitor a licenţierii RAR pentru activităţile de service pentru autobuzul ofertat. În modalitatea în care a fost stabilită cerinţa din caietul de sarcini, aceasta priveşte derularea contractului de achiziţie sectorială, iar nu conformitatea ofertelor, fiind restrictivă impunerea unei cerinţe în caietul de sarcini în sensul autorizării service-ului pentru tipul de autobuz ofertat înainte de atribuirea contractului.

Că entitatea contractantă nu a solicitat prin documentaţia de atribuire autorizare RAR pentru service rezultă şi din faptul că, prin aceeaşi documentaţie, a fost impusă condiţia ca autobuzul să fie omologat /certificat R.A.R. şi a fost acordat un termen de 45 de zile de la semnarea contractului pentru această activitate. După obţinerea autorizării certificării pentru autobuz, conform legislaţiei naţionale (RNTR 9) şi internaţionale, ofertantul declarat câştigător este obligat să obţină autorizaţia R.A.R. a service-ului pentru cele 3 game de autobuze ofertate, aceasta reprezentând, o cerinţă privind modul de derulare a contractului de achiziţie sectorială, iar nu una care priveşte evaluarea tehnică.

Aspectul că Asocierea ...nu a prezentat autorizaţie RAR a service-ului pentru categoria M3, coroborat cu obligaţia acestuia de a prezenta respectiva autorizaţie ulterior semnării contractului, în niciun caz nu trebuie interpretat în sensul că i s-a creat un avantaj concurenţial, cum în mod eronat susţine prin concluziile scrise societatea contestatoare, în condiţiile în care Asocierea câştigătoare a respectat prevederile minime ale documentaţiei de atribuire.

De altfel, decizia comisiei de evaluare a fost în sensul respectării practicii europene, potrivit căreia principiile egalităţii de tratament şi al transparenţei trebuie interpretate în sensul că se opun excluderii unui operator economic de la o procedură de atribuire a unui contract de achiziţii publice în cazul nerespectarii de către acesta a unei obligaţii care nu rezultă expres din documentaţia de atribuire.

- Referitor la cerinţa prevăzută de secţiune 3.2 din caietul de sarcini - condiţii mecanice,

Pentru a solicita admiterea contestaţiei, ...susţine prin concluziile scrise din 10.04.2018 că Asocierea desemnată câştigătoare nu a depus testul SORT pentru autobuzele ofertate care pretind că întrunesc dimensiunile prevăzute de documentaţia de atribuire, iar autoritatea contractantă trebuia să puncteze cu „0" factorul de evaluare 2.3 Consum mediu de carburant l/100km".

Astfel de afirmaţii sunt nefondate şi trebuie respinse în consecinţă, dat fiind că Asocierea ... a prezentat odată cu oferta toate documentele necesare îndeplinirii cerinţei privind testul SORT pentru autobuzele ofertate. Contrar celor arătate de societatea contestatoare prin concluziile scrise din 10.04.2018, demersul comisiei de evaluare de a solicita clarificări a fost în sensul celor reglementate la art. 221 din Legea nr. 99/2016, înscrisurile prezentate ulterior de Asocierea câştigătoare având rolul de

clarificare şi confirmare a informaţiilor existente iniţial în ofertă, nefiind susceptibile de a produce un avantaj incorect în raport cu ceilalţi participanţi la procedura de atribuire.

- Cât priveşte modalitatea de aplicare a factorilor de evaluare,

Metodologia de calcul a factorilor de evaluare a fost publicată în SEAP, iar formulele de calcul au fost aplicate pentru toate cele 3 oferte în mod obiectiv.

Cu ocazia aplicării criteriului de atribuire comisia de evaluare a avut în vedere buletinele de încercări şi alte documente relevante legale prezentate de ofertanţi, iar asupra datelor conţinute de aceste documente s-a aplicat aceeaşi formulă de calcul pentru toate cele 3 oferte, cu luarea în considerare a datelor tehnice din oferte.

II. De asemenea, entitatea contractantă apreciază contestaţia formulată de ... SRL ca fiind nefondată.

Cu titlu preliminar, analizând contestaţia formulată de ...SRL, urmează să se reţină caracterul nefondat al criticilor cu privire la oricare dintre ofertele depuse de ...respectiv Asocierea ... nu mai pot fi analizate criticile formulate de ... SRL împotriva celeilalte oferte, fiind lipsite de interes, în condiţiile în care oricare ar fi rezultatul analizei, nu va putea fi înlăturată oferta cu privire la care contestaţia a fost respinsă, situată înaintea ofertei contestatorului.

II.1 Criticile aduse Asocierii ... sunt nefondate,

Dat fiind că prin demersul promovat în faţa Consiliului ... aduce Asocierii desemnate câştigătoare aceleaşi critici ca cele invocate de ... entitatea contractantă face următoarele precizări:

- Cerinţa prinvind autorizarea RAR a atelierului service - entitatea contractantă a ales acest sistem privind autorizarea atelierului service, fără a face menţiuni privind categoria de autorizare, pentru a nu îngrădi competiţia, dat fiind că aceasta nu deţine în prezent în parcul propriu autobuze ce îndeplinesc norma legală de poluare E6. Este contrar principiului transparentei şi egalităţii de tratament ca această cerinţă să fie extinsă şi să fie interpretată în defavoarea ofertanţilor, astfel cum eronat înţelege să procedeze societatea contestatoare. Autorizarea efectivă a unităţii service pentru categoriile de autobuze ofertate reprezintă o obligaţie contractuală a furnizorului şi trebuie să se realizeze de către Asocierea câştigătoare în maxim 45 zile de la data semnării contractului, sub sancţiunea aplicării sancţiunilor legale şi contractuale, inclusiv rezilierea acestuia;

- Cerinţa privind dimensiunile exterioare ale autobuzului din gama de 10 metri - în primul rând, societatea contestatoare insistă în a critica (fără suport probatoriu) modul de împlinire de către ofertantul câştigător a cerinţei privind dimensiunile exterioare ale autobuzelor propuse şi omologarea acestora. După cum rezultă din întregul material probator administrat în cauză, oferta depusă de Asocierea desemnată câştigătoare a conţinut încă de la momentul depunerii certificatul de omologare pentru autobuzul de 10m, respectiv 10,7m, astfel încât oferta a fost declarată conformă, iar prin solicitarea de clarificări nr. 1756.1/06.12.2017 entitatea contractantă a solicitat confirmarea pentru lungimea de 10700 mm care era deja cuprinsă în certificatul de omologare nr. e6*2007/46*0229*00.

Nefondate sunt şi criticile referitoare la certificarea SORT 1, în condiţiile în care, documentele prezentate de către ofertantul câştigător ca răspuns la solicitările adresate de comisia de evaluare au avut strict rolul confirmării îndeplinirii cerinţelor din documentaţia de atribuire, răspunsurile ofertantului fiind considerate ca fiind concludente inclusiv de experţii cooptaţi, cadre didactice renumite pentru expertiza deţinută. Având rol de confirmare a informaţiilor existente iniţial în ofertă şi nefiind susceptibile de a produce un avantaj incorect în raport cu ceilalţi participanţi la procedura de atribuire, în niciun caz nu se poate reţine că în activitatea de evaluare a ofertelor a fost încălcat principiul tratamentului egal;

- Referitor la punctajul ofertei desemnate câştigătoare, acesta a fost stabilit pe baza datelor emise de laboratoare autorizate UE, astfel că exista obligaţia în sarcina comisiei de evaluare de a le lua în considerare aşa cum au fost prezentate în ofertă;
- Cu privire la pretinsa încălcare a principiului transparenţei - entitatea contractantă a respectat în mod riguros dispoziţiile legale privind protejarea informaţiilor declarate de ofertanţi ca fiind confidenţiale, legiuitorul însuşi înţelegând să stabilească anumite excepţii de la aplicarea principiului transparenţei în situaţiile în care s-ar aduce atingere gravă interesului public/intereselor operatorilor economici prin afectarea liberei concurenţe.

11.2 Criticile aduse ... sunt nefondate:

- În principal, se impune constatarea lipsei de interes a societăţii contestatoare în a critica oferta clasată pe locul 2, în măsura în care Consiliul reţine legalitatea deciziei entităţii contractante privind oferta câştigătoare;
- Contrar celor susţinute de societatea contestatoare, cu luarea în considerare a cerinţelor din documentaţia de atribuire, potrivit cărora toate costurile legate de întreţinere si reparaţii în perioada de garanţie vor fi suportate integral de contractant, inclusiv costurile de transport la şi de la service de către furnizor. ... similar celorlalţi participanţi la procedură, a calculat şi inclus în propunerea financiară costurile generate de amplasarea atelierului de service a terţului subcontractant ... SRL în afara Bucureştiului:
- Referitor la punctajul ofertei ... acesta a fost stabilit pe baza datelor emise de laboratoare autorizate UE, astfel că exista obligaţia în sarcina comisiei de evaluare de a le lua în considerare aşa cum au fost prezentate în ofertă;
- Nefondate şi nedovedite sunt şi afirmaţiile privind certificatele de conformitate CoC, cu atât mai mult cu cât comisia de evaluare are obligaţia de a lua în considerare documentele depuse în ofertă, asumate de către ofertant, fără a avea competenţe în ceea ce priveşte verificarea autenticităţii documentelor prezentate în ofertă;
- Factorul de evaluare nivel de zgomot - la acordarea punctajului comisia de evaluare a ţinut cont de documentele echivalente reprezentând buletine de încercări emise de laboratoare atestate UE, fiind făcută, astfel, aplicabilitatea prevederilor legale potrivit cărora standardele solicitate în documentaţia de atribuire pot avea apelativul „sau echivalent", cu condiţia dovedirii compatibilităţii între cele două standarde. Ofertantul ...a

prezentat document emis de un laborator atestat UE „OPTIPBA TESTING & CERTIFICATION" care a demonstrat echivalenţa cu standardul din documentaţia de atribuire;

- solicitarea contestatoarei de recalculare a punctajelor acordate pentru factorii de evaluare de natură tehnică nu poate fi primită, nefiind întemeiată pe argumente riguroase. Prin criticile formulate, societatea contestatoare tinde, în fapt, la o modificare nepermisă a factorilor de evaluare a căror aplicare se întemeiază pe calculele efectuate cu utilizarea de formule simple, matematice, luând în considerare valori pentru diferiţi parametri de natură tehnică care regăsesc în documente emise de entităţi autorizate.

La soluţionarea contestaţiilor care fac obiect dosarului de referinţă se impune admiterea în tot a cererii de intervenţie formulate de ...şi în parte a celei depuse ..., cu consecinţa respingerii ca inadmisibile a criticilor aduse de Asocierea câştigătoare ofertelor clasate pe locul al ll-lea şi al lll-lea.

Conform conţinutului cererilor de intervenţie formulate de ..., trebuie avut în vedere caracterul acestora de cereri accesorii în interesul autorităţii contractante. Drept urmare, în condiţiile în care prin cererile formulate nu este pretins un drept/pretenţie propriu/proprie, orice critici aduse celorlalţi participanţi la procedură sunt inadmisibile, dat fiind că intervenientul accesoriu sprijină numai apărarea uneia dintre părţi, iar activitata acestuia este limitată la săvârşirea numai a actelor care nu contravin interesului păţii în favoarea căreia a intervenit.

În sensul celor de mai sus s-a pronunţat Consiliul prin decizia nr. ..., reţinând că:

„În ceea ce priveşte criticile intervenientului (...) referitoare la ofertele celor doi operatori economici contestatori, acestea nu pot fi reţinute, fiind inadmisibile pe calea intervenţiei. În acest sens, este de reţinut că potrivit art. 26 din Legea nr. 101/2016, Consiliul examinează din punct de vedere al legalităţii actul atacat, în cuprinsul căruia nu se regăsesc aspectele invocate de intervenient privind ofertele depuse de cei doi contestatori."

Analizând documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarele:

... în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura de licitaţie deschisă online privind atribuirea acordului cadru de furnizare având ca obiect „Achiziţie 400 autobuze urbane”. În acest sens a elaborat documentaţia de atribuire aferentă şi a publicat în SEAP anunțul de participare nr. ..., valoarea estimată a procedurii fiind de 510.488.400 lei.

Ca urmare a publicării documentației de atribuire în SEAP, au fost depuse la Consiliu 10 contestații vizând documentația de atribuire, care au fost soluționate prin decizia nr. ..., prin care s-au admis o serie de critici cu privire la prevederile acesteia, cele mai multe fiind respinse. Pe parcursul prezentei decizii, respectivul act va fi numit ,,decizia anterioară a Consiliului’’.

În cadrul procedurii de atribuire au fost depuse 4 oferte, iar în urma evaluării formularului DUAE, oferta SC ... a fost respinsă ca inacceptabilă, pe motiv că nu și-a asumat clauzele contractuale în întregime. Cele 3

oferte rămase rămase în competție sunt cele ale părților din prezenta cauză, respectiv, în urdinea punctajului obținut, Asocierea ... (denumită în continuare ...), ... (denumită în continuare ...) și ... (denumită în continuare ...).

Potrivit documentelor procedurii, punctajul obținut de cei 3 operatori economici este următorul:

Nr. crt.	Ofertant	Punctaj factor de evaluare "Calitate	Punctaj factor de evaluare "Preţul ofertei"	Punctaj total	Clasament
1	Asocierea ...	44,91	49,15	94,06	Locul 1
2	...	43,93	50	93,93	Locul 2
3	...	47,57	45,95	93,52	Locul 3

Ca urmare a comunicării rezultatului procedurii, au formulat contestații ofertanții clasați pe locurile 2 și 3, respectiv ... A.S a criticat oferta câștigătoare sub aspectul conformității acesteia și sub aspectul calculului aferent punctajului tehnic, dar și modalitatea în care autoritatea contractantă i-a stabilit propriul punctaj la criteriul tehnic, iar ofertantul ... S.R.L a criticat primele două oferte clasate înaintea sa, de asemenea sub aspectul conformității acestora, modul de acordare a punctajului și prețul neobișnuit de scăzut al ofertei ...

În urma formulării celor două contestații, s-au formulat cereri de intervenție după cum urmează:

- … a formulat cerere de intervenție în contradictoriu cu …, în care solicită

- admiterea în parte a contestaţiei formulată de către … SRL, numai sub aspectul constatării neconformităţii ofertei depuse de ofertantul declarat câştigător şi a reevaluării punctajului acordat ofertantului declarat câştigător,
- respingerea contestaţiei sub aspectul constatării neconformităţii ofertei … şi a recalculării punctajului ofertei, cu consecinţa scăderii acestuia astfel încât oferta depusă de contestatoare să fie declarată câştigătoare,
- respingerea contestaţiei sub aspectul reevaluării ofertei depuse de …

- .., lider al Asocierii …, în contradictoriu cu … în care solicită:

- admiterea în principiu şi pe fond a cererii de intervenţie şi, pe cale de consecinţă, respingerea contestaţiei formulată de către …ca neîntemeiată,
- în subsidiar, să se constate că oferta depusă de către Karsan este inacceptabilă şi neconformă, iar în măsura în care Consiliul va constata motive de inadmisibilitate pentru toate ofertele depuse în procedură, să dispună obligarea entităţii contractante la anularea procedurii de atribuire.

- … lider al Asocierii …, în contradictoriu cu … în care solicită:

- admiterea în principiu şi pe fond a cererii de intervenţie şi, pe cale de consecinţă respingerea contestaţiei formulată de către … ca neîntemeiată şi nemotivată în ceea ce priveşte decizia de declarare a ofertei … drept admisibilă şi câştigătoare,

- în subsidiar, să se constate că ofertele depuse de către … şi de … sunt inacceptabile şi neconforme, iar în măsura în care Consiliul va constata motive de inadmisibilitate pentru toate ofertele depuse în procedură, să dispună obligarea entităţii contractante la anularea procedurii de atribuire.

Având a se pronunța asupra admisibilității în principiu a cererii de intervenție formulată de .. în contradictoriu cu contestatoarea ... Consiliul reține că această societate, fiind clasată pe locul al doi și contestând, la rândul său oferta declarată câștigătoare, are interes să rămână în procedură, prin urmare, în temeiul art. 62 și 64 din codul de procedură civilă, va admite, în principiu, cererea de intervenție ca intervenție principală.

În ceea ce privește cererea de intervenție formulată de ..., în contradictoriu cu ... această din urmă societate invocă excepția tardivității introducerii cererii de intervenție, prin raportare la prevederile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, având în vedere că entitatea contractantă a postat în SEAP contestația sa în data de 14.03.2018, iar intervenția trebuia depusă cel mai târziu în data de 24.03.2018.

Consiliul va respinge excepția invocată de contestatoare, având în vedere că data de 24 martie, dată când s-ar fi împlinit termenul, a fost într-o zi nelucrătoare (sâmbătă). În același timp, intervenienta a depus cererea sa de intervenție la oficiul poștal, în data de 26.03.2018 (luni), cu respectarea dispozițiilor art. 181 alin. (2) din codul de procedură civilă: ,,Când ultima zi a unui termen cade într-o zi nelucrătoare, termenul se prelungește până în prima zi lucrătoare care urmează''. De asemenea, potrivit art. 183 din codul de procedură civilă, ,,(1) Actul de procedură depus înăuntrul termenului prevăzut de lege prin scrisoare recomandată la oficiul poștal sau depus la un serviciu de curierat rapid ori la un serviciu specializat de comunicare este socotit a fi făcut în termen''. Astfel cum se poate observa pe plicul de transmitere a cererii de intervenție, acesta a fost depus la Oficiul poștal 39 București, cu VA09983450057/26.03.2018, fiind înregistrată la Consiliu cu 12552/28.03.2018. Prin urmare, cererea de intervenție a fost depusă cu respectarea termenului de 10 zile prevăzut la art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016.

În ceea ce privește admisibilitatea în principiu a cererii de intervenție, Consiliul reține că ... în calitate de câștigătoare a procedurii, are interesul păstrării în totalitate a rezultatului procedurii. În ceea ce privește capătul de cerere subsidiar, respectiv în situația admiterii contestației, să se constate că oferta depusă de ...este inacceptabilă și neconformă, Consiliul reține că și acest capăt de cerere ar fi admisibil, în situația admiterii contestației, dar condiționat de constatarea inadmisibilității tuturor ofertelor, întrucât doar în situația anulării procedurii intervenienta ar justifica un interes, respectiv anularea procedurii, în vederea organizării uneia noi. Prin urmare, Consiliul va admite, în principiu, cererea de intervenție ca intervenție principală, în temeiul art. 62 și 64 din codul de procedură civilă.

În ceea ce privește cererea de intervenție formulată de ... în contradictoriu cu ..., și această contestatoare invocă tardivitatea cererii de intervenție.

Consiliul reține că situația acestei cereri de intervenție este identică celei anterioare, și această cerere fiind depusă la același oficiu poștal, cu scrisoarea VA09983450047/26.03.2018, fiind înregistrată la Consiliu cu 12556/28.03.2018. Cum contestația a fost postată în SEAP în data de 15.03.2018, termenul maxim împlinindu-se în data de 25.03.2018, duminică, depunerea contestației la oficiul poștal în data de 26.03.2018 respectă termenul de depunere a cererii de intervenție, motivele fiind similare celor invocate cu ocazia analizării cererii precedente.

Entitatea contractantă invocă excepția lipsei de interes a ... și a ..., arătând că, în condițiile în care evaluarea ofertei câștigătoare s-a realizat corect, contestațiile sunt lipsite de interes. Consiliul va respinge excepția invocată, întrucât modalitatea în care entitatea contractantă o motivează vizează fondul cauzei, impunând analiza pe fond a celor două contestații.

O altă chestiune prealabilă se referă la formularea, cu ocazia numeroaselor concluzii și note scrise, a unor critici noi. Consiliul le va lua în considerare și le va analiza doar în măsura în care dezvoltă aspecte invocate în contestațiile inițiale, precedate de notificări prealabile și în măsura în care privesc modalitatea de acordare a punctajului, luând în considerare că autoritatea contractantă nu a permis studiul documentelor de evaluare. restul criticilor care nu au făcut obiectul notificărilor prealabile și al contestațiilor inițiale vor fi respinse ca inadmisibile.

Alte chestiuni prealabile invocate de cele două contestatoare se referă la încălcarea principiului transparenței de către autoritatea contractantă, care nu le-a permis studierea ofertei câștigătoare, dar nici accesul la procesele verbale de evaluare a propunerilor tehnice, nefiind comunicat nici chiar propriul punctaj obținut.

În ceea ce privește criticile legate de refuzul punerii la dispoziție a documentelor din propunerea tehnică a ofertantei câștigătoare, Consiliul reține ca fiind relevante următoarele dispoziții ale legislației românești și europene:

- Art. 231 din Legea nr. 99/2016 privind achiziţiile sectoriale ,, (1) Entitatea contractantă are obligaţia de a întocmi dosarul achiziţiei sectoriale pentru fiecare contract sectorial/acord-cadru încheiat, respectiv pentru fiecare sistem dinamic de achiziţii lansat.

(4) Ulterior finalizării procedurii de atribuire, dosarul achiziţiei sectoriale are caracter de document public.

(5) Accesul persoanelor la dosarul achiziţiei sectoriale potrivit alin. (4) se realizează cu respectarea termenelor şi procedurilor prevăzute de reglementările legale privind liberul acces la informaţiile de interes public şi nu poate fi restricţionat decât în măsura în care aceste informaţii sunt confidenţiale, clasificate sau protejate de un drept de proprietate intelectuală, potrivit legii.

(6) Prin excepţie de la prevederile alin. (5), după comunicarea rezultatului procedurii de atribuire, entitatea contractantă este obligată să permită, la cerere, într-un termen care nu poate depăşi o zi lucrătoare de la data primirii cererii, <u>accesul neîngrădit al oricărui ofertant/candidat la raportul procedurii de atribuire, precum şi la informaţiile din cadrul documentelor de calificare, propunerilor tehnice şi/sau financiare care nu</u>

au fost declarate de către ofertanţi ca fiind confidenţiale, clasificate sau protejate de un drept de proprietate intelectuală".

- DIRECTIVA 2014/25/UE privind achizițiile publice, art. 39 – „(1) Cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezenta directivă sau în legislația națională sub incidența căreia intră entitatea contractantă, în special legislația privind accesul la informații **și fără a aduce atingere obligațiilor legate de publicitatea contractelor atribuite și de informațiile pentru candidați și ofertanți prevăzute la articolele 70 și 75**, entitatea contractantă nu dezvăluie informațiile transmise de operatorii economici și desemnate de aceștia ca fiind confidențiale, inclusiv, dar fără a se limita la acestea, secrete tehnice sau comerciale și aspectele confidențiale ale ofertelor".

Așadar, legislațiile națională și europeană impun **autorității contractante să nu dezvăluie *informațiile transmise de către operatorii economici și desemnate de aceștia ca fiind confidențiale***.

Consiliul nu poate ignora, în prezenta cauză, declarațiile de confidențialitate ale ofertanților, domeniul în care aceștia acționează fiind unul competitiv, în care inovația și know-how-ul sunt întotdeauna prezente. Din documentele respective fac parte schițe și descrieri ale vehiculelor, elementele care le diferențiază de alte mașini ale concurenților, deci Consiliul, ca și autoritatea contractantă, este ținut a le proteja. Nu în ultimul rând, Consiliul reține că toți ofertanții părți în prezenta cauză au depus declarații de confidențialitate, unii pentru un număr mai mare de documente, alții pentru un număr mai mic, deci și din punct de vedere moral, nu pot pretinde vizualizarea ofertei competitorului său, în condițiile în care, la rândul său, solicită protejarea confidențialității propriei oferte sau a unor părți ale acesteia.

În ceea ce privește, însă, documentele entității contractante, întocmite de comisia de evaluare, experții cooptați, actele de numire a comisiei de evaluare și orice acte legate de prezenta procedură, acestea au fost puse la dispoziția părților cauzei de către Consiliu, fiind studiate de fiecare în parte, fiind depuse concluzii scrise. Consiliul reține că refuzul autorității de a pune la dispoziția părților anexele referitoare la modul de acordare a punctajului provine din interpretarea eronată a dispozițiilor art. 228 alin. (7) din Legea nr. 99/2016, nefiind dovedită incidența ipotezelor prevăzute la literele a) și b) ale articolului respectiv.

Potrivit art. 1 din Legea nr. 554/2001 privind liberul acces la informatiile de interes public, ,,Accesul liber și neîngrădit al persoanei la orice informații de interes public, definite astfel prin prezenta lege, constituie unul dintre principiile fundamentale ale relațiilor dintre persoane si autoritățile publice, în conformitate cu Constituția României și cu documentele internationale ratificate de Parlamentul României''.

De asemenea, dispozițiile art. 228 din Legea nr. 99/2016 stabilesc că ,,(1) Entitatea contractantă informează fiecare candidat/ofertant cu privire la deciziile luate în ceea ce priveşte rezultatul selecţiei, rezultatul procedurii, respectiv atribuirea/încheierea contractului de achiziţie publică/acordului- cadru sau admiterea într-un sistem dinamic de achiziţii, inclusiv cu privire la motivele care stau la baza oricărei decizii de a nu atribui un contract, de a nu încheia un acord-cadru, de a nu implementa un

sistem dinamic de achiziţii ori de a relua procedura de atribuire, cât mai curând posibil, dar nu mai târziu de 5 zile de la emiterea deciziilor respective.

(2) În cadrul comunicării privind rezultatul procedurii prevăzute la alin. (1), entitatea contractantă are obligaţia de a cuprinde: (...)

c) fiecărui ofertant care a depus o ofertă admisibilă, dar care nu a fost declarată câştigătoare, **caracteristicile şi avantajele relative ale ofertei/ofertelor desemnate câştigătoare în raport cu oferta sa, numele ofertantului căruia urmează să i se atribuie contractul sectorial sau, după caz, ale ofertantului/ofertanţilor cu care urmează să se încheie un acord-cadru**;

(...)

(7) Entitatea contractantă **are dreptul de a nu comunica anumite informaţii prevăzute la alin. (1) şi (2) privind atribuirea contractului sectorial, încheierea acordului-cadru sau admiterea într-un sistem dinamic de achiziţii, în situaţia în care dezvăluirea acestora:**

a) ar împiedica aplicarea unor dispoziţii legale sau ar fi contrară interesului public;

b) ar aduce atingere intereselor comerciale legitime ale unui operator economic, publice sau private sau ar putea aduce atingere concurenţei loiale între operatorii economici''.

Cum factorii de evaluare nu presupun elemente de tehnicitate înaltă, know-how, ci date generale, legate de consum, puterea motorului, masă, nivel de zgomot, confort, capacitate de transport, date de interes nu numai pentru ofertanții din prezenta procedură, dar și pentru fiecare utilizator de transport în comun din București, Consiliul reține că nu există niciun motiv a secretiza respectivele documente, fiind utilă pentru ofertanți cunoașterea punctajului obținut de propria ofertă, dar și de ofertanta câștigătoare. Întrucât ofertanții au avut acces la dosarul achiziției publice întocmit de autoritatea contractantă, depunând concluziile lor, Consiliul reține că lipsa comunicării informațiilor respective de către autoritatea contractantă a fost acoperită.

Consiliul mai reține că inițial, autoritatea contractantă a prezentat dosarul achiziției publice într-o manieră dozordonată, fără a se respecta cronologia actelor, aspect care ar fi îngreunat excesiv activitatea de soluționare a contestațiilor, existând riscul omiterii unor documente relevante în soluționare, dar acest aspect a fost remediat ulterior, în urma solicitării Consiliului, documentele fiind transmise cronologic, însoțite de opis și numerotate, aspect care este de natură a lămuri organul de soluționare cu privire la respectarea principiului transparenței. Consiliul mai reține că fiecare dintre părți a avut posibilitatea studierii dosarului și formulării de concluzii.

Prin urmare, ofertanții au analizat, la Consiliu, informațiile referitoare la punctaj, contestatoarea ... formulând o serie de critici cu privire la punctajul acordat. Contestatoarea ...a primit copii ale procesului verbal de evaluare nr. 9/17.01.2018, iar prin adresa nr. 03-822/30.03.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 13086/02.04.2018, a formulat critici cu privire la punctajul propriu obținut, dar și cu privire la oferta câștigătoare,

solicitând Consiliului să verifice maniera în care autoritatea contractantă a aplicat algoritmul de calcul. Aceasta fiind situația de fapt, rezultă că ofertanții au luat cunoștință de modalitatea în care entitatea a evaluat ofertele, deci aprecierea greșită a autorității cu privire la necomunicarea punctajului obținut (în ipoteza în care comunicarea datelor respective nu aduce atingere intereselor comerciale legitime ale unui operator economic, publice sau private sau ar putea aduce atingere concurenţei loiale între operatorii economici), nu vatămă pe ofertanți.

Înainte de a trece la analiza pe fond a celor două contestații, Consiliul observă importanța deosebită a acesteia pentru comunitatea beneficiară a investiției, fiind una dintre cele mai mari proceduri având ca obiect furnizarea de mașini. În același timp, se remarcă și complexitatea factorilor de evaluare, a formulelor de calcul al punctajului, necriticate de niciun operator economic. Prin urmare, criteriul de atribuire, așa cum a fost stabilit în documentație, este unicul care se aplică în stabilirea câștigătoarei procedurii, fiind lipsit de relevanță dacă unul dintre ofertanți are prețul mai mic sau mai mare sau dacă a obținut cel mai mare punctaj la factorul referitor la calitatea produselor.

În ceea ce privește stabilirea punctajului pentru factorul de evaluare ,,prețul ofertei", punctajul obținut de ofertanți a fost calculat conform formulei **Pctj(1).n =(Pret minim/Preţul ofertei n) x 50 puncte** unde: - Preț minim = este preţul cel mai mic dintre ofertele prezentate; - Preţul ofertei n.

În ceea ce privește prețurile celor 3 ofertanți, acestea sunt următoarele:

Nr. crt.	Ofertant	Prețul ofertei	Punctaj factor de evaluare "Preţul ofertei"
1	...	450.271.970 lei	50
2	...	458.100.826 lei	49,15
3	...	489.914.122 lei	45,95

Astfel cum arată punctajul obținut la acest criteriu de atribuire, Consiliul reține că diferența de preț între ... este de 7.828.856 lei, diferență care, deși pare una importantă, aplicând algoritmul de calcul îi aduce ofertantei cu cel mai scăzut preț doar 0,85 puncte, diferența dintre ...și ... este de 39.642.152 lei, aducându-i un punctaj în plus de 4,05 puncte, iar diferența dintre ... și ...este de 31.813.296 lei, aducându-i cu cel de-al doilea preț în clasament un plus de 4,20 puncte față de oferta de pe ultimul loc la acest criteriu.

În ceea ce privește factorul de evaluare ,,calitate'', după cum rezultă din primul tabel, ...a obținut cel mai mare punctaj, respectiv 47,57 puncte, ... a obținut 44,91 puncte, iar ... a obținut 43,93 puncte, rezultând un clasament deosebit de strâns între cei 3 ofertanți.

Criteriul de atribuire și metodologia de calcul nefiind contestate de operatori, aceștia nu se pot plânge, în acest moment, de rezultatul obținut

ca urmare a aplicării regulilor cunoscute de toți operatorii. De asemenea, operatorii nu se mai pot plânge, în acest moment, de documentația de atribuire și nu pot pretinde adăugarea unor dispoziții interpretative ale acesteia, documentația de atribuire astfel cum a fost clarificată și modificată de autoritate și de Consiliu cuprinzând regulile exhaustive în baza cărora sunt evaluați toți operatorii economici participanți în procedură.

Conform „Metodologiei de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor", factorii de evaluare sunt:

1. Puterea specifică instalată pentru tracțiune (kw/tona) (factor de maxim) (pe baza fișei tehnice din care să rezulte puterea instalată maximă în kw și masa maximă autorizată a vehiculului ofertat)– 3,5 puncte
2. Puterea cilindrică (kw/litri) (factor de maxim) (pe baza fișei tehnice din care să rezulte puterea maximă a motorului și capacitatea cilindrică a acestuia pentru vehiculul ofertat) – 3,5 puncte
3. Consumul mediu de carburant (litri/100 km) (factor de minim) (conform fișei de testare SORT 1 realizate în laboratoarele acreditate recunoscute în UE)– 8,5 puncte
4. Nivel de zgomot măsurat în exterior, în mers și în staționare (factor de minim) (pe baza buletinelor de încercări eliberate de laboratoarele acreditate recunoscu-te în UE) – 2,5 puncte
5. Nivel de zgomot măsurat în interior, în mers și în staționare (factor de minim) (pe baza buletinelor de încercări eliberate de laboratoarele acreditate recunoscute în UE) – 2,5 puncte
6. Raport dintre masa utilă și masa proprie (factor de maxim) (pe baza fișei tehnice din care să rezulte masa utilă și masa proprie a vehiculului ofertat) – 2,5 puncte
7. Suprafața vitrată pentru ventilație naturală (mp) (factor de maxim) (pe baza fișei tehnice din care să rezulte suprafața vitrată pentru ventilație naturală a vehiculului ofertat) – 1 punct
8. Confort termic al pasagerilor, eficiența sistemului de încălzire pe timp de iarnă (factor de maxim) (pe baza fișei tehnice a echipamentului de încălzire pentru vehiculul ofertat) – 2,5 puncte
9. Confort termic salon pasageri și post conducere (kw) (factor de maxim) (pe baza fișei tehnice a echipamentului de aer condiționat pentru vehiculul ofertat) – 2,5 puncte
10. Capacitatea de transport – numărul total de călători, calculat pentru 6,5 călători/mp (pe baza fișei de calcul pentru numărul total de călători, calculat pentru 6,5 călători/mp) – 2,5 puncte
11. Capabilitate de livrare în primul an de contract (pe baza angajamentului ferm prezentat de ofertant la ofertă) – 5 puncte
12. Număr ore manoperă necesare pentru activitățile de întreținere și reparații (se va completa de către ofertant, cu asumarea răspunderii, tabelul cu timpii de manoperă aferente operațiilor de întreținere și reparații)– 5 puncte;
13. Coeficientul de disponibilitate peste 95% (pe baza angajamentului ferm prezentat de ofertant la ofertă) - 3,5 puncte.
14. Criteriul factor social (personal angajat, beneficiar al intervențiilor specifice în regiunea de dezvoltare București-Ilfov= persoane

ce vor fi angajate din grupurile defavorizate/vulnerabile, care au beneficiat de măsurile specifice) (pe baza angajamentului ferm prin care se va menționa numărul de persoane ce vor fi angajate în vederea derulării contractului și documentele emise de autorități din care să rezulte că au beneficiat de intervențiile specifice în regiunea de dezvoltare București-Ilfov) – 5 puncte.

Se observă, așadar, din analiza modului de distribuție a punctajului, că primii 10 factori de evaluare sunt obiectivi, matematici, iar ultimii 4 bazându-se pe declarația (angajamentul ferm al) ofertantului, urmărirea respectării acestei părți din ofertă revenind autorității contractante în perioada de implementare a acordului cadru. Stabilirea în această manieră a celor 4 factori de evaluare nu este unică în peisajul achizițiilor publice, existând multe alte situații în care, la momentul depunerii ofertei, punctajul se bazează pe declarația ofetantului, cum ar fi: termenul de execuție a lucrărilor, perioada de garanție acordată lucrărilor, termenul de intervenție în caz de avarie, numărul de locuri de muncă create, cantitatea de noxe emisă în atmosferă, cantitatea de deșeuri reciclată etc, aspecte care urmează a fi observate pe perioada implementării contractelor. Nu se pune problema că asemenea factori ar fi lăsați doar la libera apreciere a unui ofertant, existând elemente de verificare obiectivă a lor de către autoritatea contractantă.

Așa cum s-a arătat și mai sus, acești factori nefiind contestați în etapa documentației de atribuire, părțile nu pot ridica pretenții și nu se pot arăta nemulțumite de maniera de apreciere după evaluarea ofertelor.

Pe fondul celor două contestații, Consiliul observă că ambele contestatoare critică oferta depusă de ..., sub aspectul conformității acesteia, unele critici fiind comune, motiv pentru care Consiliul le va analiza împreună.

Prima critică formulată de ... și ... se referă la depășirea dimensiunilor constructive ale autobuzelor din gama de 10 metri și de 18 metri. Motivele pentru care contestatoarea ... consideră că autobuzele ar depăși dimensiunile solicitate au în vedere conținutul contestațiilor depuse de ...cu privire la documentația de atribuire, Consiliul respingând solicitările acesteia de modificare a dimensiunilor, după cum urmează: ,,în contextul în care respectivele toleranțe au fost stabilite întrucât sunt *legate de transportul urban de pasageri si posibilitatea de realizare a mentenantei si a proceselor tehnologice de pregătire pentru ieşirea in circulaţie (procese tehnologice de spalare, curatare, de alimentare cu carburant, procese tehnologice de verificare a instalatiei si echipamentelor de siguranţa circulaţiei, de remediere a unor deficienţe/defecţiuni),* Consiliul nu le va putea valida, în raport cu prevederile art. 165 alin. (6) din Legea nr. 99/2016, potrivit cărora *„Specificaţiile tehnice trebuie să permită oricărui ofertant accesul egal la procedura de atribuire şi nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate faţă de asigurarea unei concurenţe efective între operatorii economici”.* Fără a exista o justificare rezonabilă şi acceptabilă a excluderii de la licitaţie a produselor care îndeplinesc specificațiile tehnice dorite de entitate, *dar depășesc limita inferioară/superioară acceptată a lungimii autobuzelor,* prin specificaţia tehnică atacată entitatea ajunge să restrângă nivelul de concurenţă.

Luând în considerare ansamblul considerentelor evocate s-a constatat că, sub motivul necesității ca *cerințele privind dimensiunile să fie în concordanță cu cerințele de exploatare în rețeaua de transport public urban*, a fost introdusă cerinţa vizavi de lungimea totală admisă, a căror valori au fost strict determinate fără a putea fi

prezentată vreo explicaţie cu privire la modul în care au fost stabilite, atât de ordin tehnic cât şi funcțional, sau cum ar fi afectată această performanţă dacă aceste valori ar fi diferite de cele stabilite.

Drept urmare, Consiliul reţine caracterul restrictiv al cerinţei în discuţie vizavi de nejustificarea din punct de vedere tehnic al acesteia, considerând necesar obligarea entității contractante la justificarea dimensiunilor maxime admise pentru fiecare dintre cele trei tipuri de autobuze.

Însă solicitarea societăților contestatoare în referire la *extinderea până la 10,78 m, respectiv 18,75 m a lungimii maxime admise pentru anumite categorii de autobuze* va fi respinsă de Consiliu, deoarece nu se pot accepta modificări doar pentru ca produsele, pe care aceștia intenţionează să le ofere, să fie conforme din acest punct de vedere, astfel că o modificare în sensul dorit de aceștia ar profita doar autobuzelor fabricate de Otokar, nu şi entităţii contractante, respectiv şi a celorlalţi operatori economici interesaţi de participarea la procedura de atribuire.

Astfel, entitatea este liberă să introducă în caietul de sarcini cerinţe adecvată scopului ei, în sensul indicării unei plaje a toleranțelor admise, cu consecința identificării raționale a alegerii acesteia, în conformitate cu dispozițiile art. 22 alin. (10) din H.G. nr. 394/2016: *"Caietul de sarcini conţine, în mod obligatoriu, specificaţii tehnice care reprezintă cerinţe, prescripţii, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, astfel încât să corespundă necesităţii entității contractante*".

Prin această cerinţă (lungimea totală admisă) lipsită de o justificare de natură tehnică sunt încălcate principiile care guvernează achiziţiile publice, în special principiul proporţionalităţii, precum şi dispoziţiile obligatorii ale Legii nr. 99/2016 privind achiziţiile sectoriale, respectiv art. 165 alin. (6) care prevede că *"Specificaţiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire şi nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate faţă de asigurarea unei concurenţe efective între operatorii economici".* Prin urmare, documentaţia de atribuire nu trebuie sub nicio formă să conţină cerinţe care ar introduce obstacole nejustificate în calea operatorilor economici, cum este acela cu care se confruntă societățile contestatoare.

Prin urmare, entitatea contractantă va fi obligată la justificarea din punct de vedere tehnic și funcțional al toleranțelor stabilite/dimensiunilor maxime admise pentru fiecare dintre cele trei tipuri de autobuze.

Faţă de cele de mai sus, Consiliul constată caracterul fondat al criticilor contestatorilor, S.C. ... SAS, asocierea S.C. ... și S.C. ... aduse specificaţiilor tehnice sub aspectul nejustificării din punct de vedere tehnic al cerinței reclamate, nu însă și sub aspectul *extinderii până la 10,78 m, respectiv 18,75 m a lungimii maxime admise pentru anumite categorii de autobuze''.*

Verificând propunerea tehnică a ofertantei câștigătoare, Consiliul reține că, într-adevăr, pentru autobuzul de 10 metri, aceasta a prezentat vehiculul cu denumirea comercială Kent, în lungime totală maximă de 10.700 mm, iar pentru autobuzul de 18 metri, a ofertat vehiculul cu denumirea comercială Kent LF, din documentele depuse rezultând clar că acestea au dimensiunile solicitate în caietul de sarcini.

Ofertanta câștigătoare, anticipând o posibilă respingere a contestației sale în ceea ce privește dimeniunile constructive ale autobuzelor din gama de 10 și 18 metri, a înțeles să acționeze mai eficient decât să aștepte justificările entității, mai cu seamă că pe fond, solicitările sale fuseseră respinse, modificându-și cele două modele și acționând în sensul omologării, aspect care s-a dovedit unul mai facil decât depunerea unei noi contestații și de succes. Consiliul reține că modificările erau unele facile, respectiv micșorarea lungimii vehiculelor de la 10,78 la 10,70 m și de la 18,75 la 18 m. Consiliul constată că în volumul 18 din dosarul achiziției publice comunicat de autoritatea contractantă în setul de documente

înregistrat cu nr. 15110/16.04.2018, la paginile 24-85 sunt depuse documente care atestă respectarea dimensiunilor solicitate în caietul de sarcini, respectiv schițe, fișe tehnice și documente de omologare din care rezultă conformitatea ofertei în ceea ce privește specificațiile pretins a fi nerespectate. Toate aceste documente sunt depuse în propunerea tehnică, și nu doar în urma solicitărilor de clarificări, așa cum pretinde contestatoarea .... Consiliul reține că în legătură cu dimensiunile constructive, entitatea contractantă a solicitat ofertantei câștigătoare clarificări legate de documentația de omologare, prin adresa nr. 1756/06.12.2017, motivat de faptul că în propunerea tehnică se regăseau documente de omologare (Documentul e11*2007/46*3583*02, pentru autobuzele din gama de 18m și Documentul e6*2007/46*0229*00, pentru autobuzele din gama de 10m și 12m), documente din care rezultă dimensiunile maxime conform cerinţelor caietului de sarcini. Aceste documente se referă atât la variantele autobuzelor de 10.780 mm și 18.750 mm, dar și cele ale autobuzelor de 10.700 mm și 18.000 mm. În procesului-verbal nr. 86/06.12.2017 se consemnează existenţa la oferta tehnică OTOKAR a documentelor de omologare pentru autobuzele din gama de 12 m si 18 m la pag. 11 pct. 1, astfel: *„în oferta tehnică 1 privind omologarea vehiculelor ofertate pentru autobuzele din gama de 18 m este prezentat certificatul CE nr. e11*2007/46*3583*02 pentru tipul de autobuz ZX16SA3BX_EU unde sunt prezentate 2 versiuni de lungimi respectiv 18000 mm şi 18750 mm.*

*Pentru autobuzele din gama de 10 m și 12 m este prezentat certificatul CE nr. e6*2007/46*0229*00 pentru tipul de autobuz RX16SR2BX_EU unde sunt prezentate 2 versiuni de lungimi respectiv 10700mm și 10770mm.*

Ofertantul va prezenta certificatele de omologare a vehiculelor confom cerinţelor caietului de sarcini (gama de 10m cu lungimea maxima de 10,70m, gama de 12m cu lungimea maxima de 12,35 m si gama de 18 m cu lungimea maxima de 18,40 m). De asemenea, ofertantul va prezenta documentaţia de omologare a autobuzului, din care să rezulte că: autobuzele ofertate vor fi omologate cu Certificat de omologare de tip RAR sau omologat de autorităţile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3", respectiv pentru autobuzele ofertate ZX16SA3BX_EU şi RX16SR2BX_EU'. Deci entitatea a solicitat întreaga documentație de omologare, iar ofertanta a depus-o, aflându-se la volumul 30, paginile 17-100 din setul de documente înregistrat cu nr. 15110/16.04.2018. Consiliul consideră că respectiva solicitare de clarificări nu a favorizat pe ofertanta câștigătoare, din moment ce aceleași documente sunt depuse în ofertă, auttoritatea solicitând-o doar pentru a se lămuri în legătură cu unele aspecte.

Astfel cum s-a arătat, în propunerea tehnică depusă dimensiunile ofertate sunt clare, fiind depuse schițe și fișe tehnice din care rezultă respectarea întocmai a dimensiunilor solicitate în caietul de sarcini, fapt care conduce la concluzia că respectiva critică este nefondată.

La paginile 16 și 17 din contestația depusă de ..., aceasta arată că ... nu putea oferta autobuze de serie cu lungimile indicate, întrucât timpul era prea scurt, ci doar prototipuri și serii mici, critică ce va fi analizată în

continuare, în același timp cu critica formulată de ... referitoare la lipsa omologării.

Cea de-a doua critică din contestația ... se referă la neomologarea autobuzelor pentru noile dimensiuni constructive și se bazează pe prezumția că nefiind respectate dimensiunile, nu pot exista omologări pentru dimensiunile solicitate în caietul de sarcini.

Potrivit secțiunii 1.1 din caietul de sarcini, *„ofertantul va prezenta copiile legalizate, conform cu originalul, ale documentației de omologare a autobuzului, din care să rezulte că: autobuzele ofertate vor fi omologate cu certificat de omologare de tip RAR sau omologat de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3. Dacă autobuzul este omologat doar de autoritățile competente din UE, omologarea de tip de către RAR a acestuia se va efectua de către ofertantul declarat câștigător, în termen de maxim 45 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala și pe riscul său. Aceasta reprezintă condiție pentru intrarea în vigoare a contractului. Aceste autobuze trebuie să fie omologate de către RAR în scopul obținerii cărții de identitate”.*

Consiliul reține că, așa cum s-a arătat mai sus, în propunerea tehnică se regăsesc documentele de omologare de tip în conformitate cu Directiva 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, pentru categoria M3, având numărul e11*2007/46*3583*02, pentru autobuzele din gama de 18m, emis la data de 04.10.2017 de Departement Mobiliteit & Openbare Werken din Belgia și Documentul nr. e6*2007/46*0229*00/, pentru autobuzele din gama de 10m și 12m, emis de Vehicle Certification Agency din Marea Britanie, în data de 08.11.2017, deci înainte de data depunerii ofertelor, respectiv 10.11.2017. Documentele respective se regăsesc la paginile 106-139 din volumul 12 dosarul achiziției publice înregistrat cu nr. 15110/16.04.2018.

Certificatele de omologare C.E. prezentate de ... în propunerea tehnică pentru autobuzele din gama de 10 m, nu sunt documente de omologare pentru serii mici, neexistând o mențiune în acest sens în documentul respectiv, ci este o omologare de tip. De altfel, omologarea unor serii mici se face la solicitarea producătorului, or ar fi absurd ca în cazul de față, acesta să solicite omologarea de serie mică, în condițiile în care solicitarea din caietul de sarcini este contrară. Prin urmare, Consiliul reține că omologarea nu privește un prototip și nici un produs de serie mică, fiind o omologare de tip, în baza Directivei 2007/46/CE. Trebuie ținut seama că respectiva omologare a fost solicitată de de operatorul economic în cauză tocmai pentru participarea la respectiva procedură, deci acesta nu putea acționa împotriva propriilor sale interese, solicitând omologarea unei serii mici, ci a cerut omologarea autobuzului de 10 metri, respectiv 18 metri în fiecare în două variante constructive, cu dimensiuni diferite, una fiind cea solicitată în caietul de sarcini.

Faptul că omologarea pentru varianta în dimensiunile solicitate în caietul de sarcini a fost obținută aproape de data depunerii ofertelor, nu transformă omologarea într-una de prototip sau de serie mică, mai cu

seamă că noile dimensiuni constructive omologate nu sunt unele de substanță. După cum rezultă din documentele de omologare, autobuzele cu noile dimensiuni reprezintă variante ale autobuzelor omologate anterior, deci nu se pune problema că noua variantă ar fi un prototip, respectiv ,,vehicul folosite în circulația rutieră, pe răspunderea unui producător, pentru a efectua un program de încercări specific'' (Directiva 2007/46/CE). În același timp, micșorarea autobuzului de 10,78 m cu 8 centimetri nu înseamnă prezentarea unei soluții neunitare, așa cum susține contestatoarea ....

Prin urmare, critica respectivă, comună ambelor contestații, va fi respinsă ca nefondată.

În ceea ce privește nerespectarea de către ... a cerinței privind deschiderea liberă a ușilor pentru călători, invocată de ... Consiliul reține că în secțiunea 6.3.1 din caietul de sarcini, se solicită ca fiecare din autobuzele din gamele de 10 m, 12 m, 18 m trebuie să îndeplinească cerința de deschidere liberă a ușilor pentru călători de minim 1200 mm. Având în vedere că în contestația depusă în etapa documentației de ... a motivat că *„deschiderea ușilor autobuzelor fabricate de Otokar este de 1200 mm, respectând cerința din caietul de sarcini, însă, pe interiorul ușilor sunt montate bare pentru sprijinul pasagerilor la urcare și la coborâre, iar distanța dintre barele de sprijin este de 1100 mm*", consecința fiind aceea că după instalarea barelor de sprijin deschiderea liberă a ușilor este de 1100 mm, solicitând modificarea cerinței, în sensul *„că deschiderea liberă a ușilor să fie de minim 1200 mm (exclusiv barele/mânerele de acces), iar ulterior montării mânerelor/barelor de acces, de minim 1100 mm (între barele de acces)*".

Consiliul reține că în propunerea tehnică a ..., toate cele 3 tipuri de autobuze au deschiderea liberă a ușilor de 1200 mm. De altfel, contestatoarea recunoaște ea însăși că a mers în formularea contestației, pe supoziții, deci nu există vreo dovadă în sensul combaterii celor menționate în ofertă, prin urmare, Consiliul va respinge și această critică. De asemenea, Consiliul, ca și în cazul lungimii maxime admise, reține că modificarea golului de ușă cu 10 cm nu este o modificare substanțială, pentru a pune la îndoială posibilitatea dotării autobuzelor cu ușile respective. Ar fi nejustificată respingerea unei oferte pe motiv că anterior, operatorul a depus o contestație în care critică deschiderea liberă a ușilor, în contextul în care documentația din ofertă este în sensul că ușile au o deschidere liberă de 1200 mm.

În ceea ce privește critica referitoare la nerespectarea cerinței privind autorizarea RAR a atelierului service pentru categoria M3 – autovehicul pentru transportul de persoane cu mai mult de 8 locuri, pe scaune, în afara scaunului conducătorului, şi o masă maximă ce depăşeşte 5 tone (autobuz), comună ambelor contestații, Consiliul reține că atât cele două contestatoare, pe de o parte, cât și ofertanta câștigătoare și entitatea contractantă, pe de altă parte, aduc argumente pertinente în sprijinul admiterii sau respingerii contestației.

Argumentele aduse de cele două contestatoare sunt în sensul că, solicitându-se autorizare RAR pentru garaj, este cert că aceasta se referă la autorizarea RAR pentru repararea autobuzelor din categoria M3, ori ...

SRL, subcontractant al ofertantei câștigătoare, este autorizat doar pentru categoriile M1 și N2.

Pe de altă parte, ofertanta câștigătoare susține că în docmentația de atribuire nu s-a solicitat expres autorizare RAR a service-ului aferentă categoriei M3, așa cum a solicitat, de exemplu, expres Certificarea de omologare RAR a autovehiculelor pentru categoria M3. Așadar, unde entitatea a vrut să prevadă expres o astfel de cerință, a făcut-o. Mai susține ... că potrivit art. 143 alin. (3) lit. a) din Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 99/2016, o ofertă ar putea fi considerată neconformă în cazul în care oferta ”nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini”, rezultând că, în lipsa unei cerințe exprese care să impună autorizare RAR pentru o anumită categorie de autovehicule, o ofertă nu ar putea fi declarată neconformă pentru neîndeplinirea acesteia, iar nerespectarea respectivului articol ar determina încălcarea gravă a principiului transparenței, statuat la art. 2 alin. 2 lit. (d) din Legea nr. 99/2016.

Consiliul reține că în fișa de date a achiziției nu există cerințe de calificare referitoare la service-ul declarat și nici solicitări ale unor documente, aceste prevederi regăsindu-se în caietul de sarcini.

La punctul 32 de la “Condiţii tehnice eliminatorii”, se solicită *“Angajamentul ferm al ofertantului că dispune de personalul şi dotarea tehnică necesare asigurării asistenţei tehnice în garanţie şi service-ului în perioada de garanţie a autovehiculelor. Se va prezenta atelierul de service care trebuie să fie în aria administrativ teritorială a Municipiului Bucureşti. La ofertare se va prezenta autorizarea RAR a atelierului service.”*

Această condiţie este reluată la capitolul 12 “Garanţii” din caietul de sarcini: *“Ofertantul va prezenta personalul şi dotarea tehnică necesară asigurării asistenţei tehnice în garanţie şi service-ului în perioada de garanţie a autovehiculelor. La ofertare se va prezenta autorizarea RAR – Registrul Auto Român a atelierului service, care trebuie să fie în aria administrativ – teritorială a Municipiului Bucureşti.”*

Potrivit clarificării nr. 9 publicată în SEAP prin adresa DPA 1164.1/ 06.09.2017, la răspunsul nr. 3, entitatea contractantă a stabilit că: *“îşi menţine răspunsul din adresa DPA nr. 1054.1/25.08.2017 publicat în SEAP sub numele Răspuns Clarificare SEAP 4 […] nu impune niciun fel de restricţie privind modalitatea în care viitorul furnizor va asigura activitatea de service şi întreţinere a vehiculelor, cu respectarea prevederilor legale în domeniul achiziţiilor publice. Totodată, referitor la solicitarea <<obligativitatea efectuării activităţii de service direct de către ofertant va duce la restricţionarea liberei concurenţe în cadrul procedurii de atribuire>> entitatea contractantă face precizarea că întreţinerea şi mentenanţa (cu excepţia întreţinerii şi mentenanţei zilnice) pentru toate produsele ce vor fi livrate, se vor efectua pe cheltuiala şi prin grija furnizorului, în service-urile sale aflate în aria Municipiului București şi/sau Jud. Ilfov.”*

Potrivit clarificării nr. 12 publicată în SEAP prin adresa DPA 1221.1/13.09.2017, răspunsul nr. 14, *“Entitatea contractantă îşi menţine punctul de vedere cu privire la faptul că unitatea de service trebuie să fie atestată RAR. Din punct de vedere juridic unitatea de service poate să*

aparţină furnizorului, poate să fie membru într-un contract de asociere cu furnizorul, sau poate să fie un subcontractant al furnizorului”.

Entitatea contractantă susține în concluziile scrise nr. 16142/20.04.2018 că nu a solicitat expres service autorizat RAR pentru categoria M3, pentru a nu îngrădi competiția. Mai arată că nici atelierele sale proprii nu sunt autorizare corespunzător RAR, deoarece nu a deținut toate categoriile de autobuze și nici autobuze cu norma de poluare Euro 6, precum și faptul că autorizația se emite nominalizat pentru tipul de vehicul rutier, or o astfel de cerință ar fi fost extrem de restrictivă. Un alt argument adus de entitatea contractantă se referă la posibilitatea legală a înlocuirii subcontractantului, în situația în care acesta nu are capacitatea tehnică necesară. Acest din urmă argument este menționat și de asocierea câștigătoare.

Deși în esență, pare îndreptățit raționamentul celor două contestatoare, în sensul că, solicitându-se autorizare RAR, aceasta trebuie să fie aferentă categoriei de autovehicul pentru care urmează să se facă service-ul, Consiliul reține că documentația de atribuire nu este certă în acest sens, respectiv **nu se menționează că la data ofertării**, **ofertantul trebuie să prezinte autorizare pentru autovehicule M3**. Consiliul consideră că este mai plauzibilă ipoteza în care autoritatea contractantă chiar să nu își fi dorit ca în documentația de atribuire să existe o cerință în acest sens, care, dacă ar fi existat, ar fi fost cu siguranță restrictivă pentru cei mai mulți operatori, fiind favorabilă unuia dintre ofertanți, furnizor anterior de autobuze al autorității contractante. În același timp, obligarea operatorilor de a-și utila un service corespunzător tipului de autovehicul ofertat ar însemna că aceștia sunt obligați, încă din faza pregătirii ofertei, la antrenarea unor cheltuieli foarte mari, cheltuieli care, în ipoteza în care nu vor câștiga contractul, se vor dovedi inutile.

Consiliul reține că nici cu ocazia clarificărilor, nu există vreo mențiune care să oblige pe ofertanți la prezentarea unei autorizații pentru autovehicule M3, deși, după cum s-a arătat, au existat solicitări de clarificări și răspunsuri referitoare la acest service.

Prin urmare, Consiliul reține că este dincolo de orice îndoială că documentația de atribuire nu a făcut referire la autorizație RAR, pentru categoria M3, așa cum susțin contestatoarele.

Din această perspectivă, solicitarea contestatoarelor referitoare la emiterea unei adrese către Registrul Auto Român în cadrul probei cu înscrisuri este inutilă, din moment ce documentația nu are prevederi exprese în acest sens.

Dacă, totuși, s-ar admite ideea că, deși nu s-a prevăzut expres o atare cerință, din contextul documentației s-ar desprinde concluzia că ar putea fi vorba de o autorizație de tipul menționat, aceasta fiind necesară în etapa derulării acordului cadru, după furnizarea autobuzelor, lipsa acestor mențiuni ar putea fi, eventual, un viciu al documentației de atribuire, aspect care nu ar fi de natură să atragă respingerea unui ofertant, din moment ce nu a încălcat vreo prevedere a acesteia, dubiul în interpretarea documentației urmând a-i profita ofertantei ... Dacă autoritatea dorea ca la momentul ofertării, să existe service autorizat pentru categoria M3, trebuia să solicite expres acest lucru, ori nici cu ocazia răspunsurilor la solicitările

de clarificări nu a cerut această autorizare, și, mai mult decât atât, chiar emitentul documentației susține că nu a dorit o asemenea cerință.

În ultimă instanță, în situația în care s-ar admite ideea că subcontractantul respectiv trebuia autorizat, la data depunerii ofertelor, pentru categoria M3, acesta nu ar fi un motiv de neconformitate a ofertei, în condițiile în care noua legislație permite înlocuirea subcontractantului care nu îndeplinește cerințele de capacitate tehnică, în acest sens, fiind relevante dispozițiile art. 187 din Legea nr. 99/2016, potrivit cărora ,, (1) Entitatea contractantă are dreptul de a solicita ofertantului/candidatului să transmită informaţii şi documente relevante referitoare la capacitatea tehnică şi profesională a subcontractanţilor propuşi, cu privire la partea/părţile din contract pe care aceştia urmează să le îndeplinească efectiv.

(2) În cazul în care din informaţiile şi documentele prezentate potrivit alin. (1) nu rezultă că subcontractantul propus are capacitatea tehnică şi profesională necesară pentru partea/părţile din contract pe care acesta urmează să le îndeplinească efectiv, entitatea contractantă respinge subcontractantul propus şi solicită ofertantului/candidatului o singură dată înlocuirea acestuia şi prezentarea unui alt subcontractant care să aibă capacitatea tehnică şi profesională necesară pentru partea/părţile din contract pe care acesta urmează să le îndeplinească efectiv''.

Consiliul are în vedere și practica sa constantă în situații similare, validată unanim de instanțe, în sensul că evaluarea ofertanților se realizează exclusiv în baza cerințelor exprese din documentația de atribuire, și nu prin raționamente și deducții din contextul documentației. În acest sens, prevederile art. 22 alin. (2) din Normele metodologice aprobate prin HG nr. 394/2016 stabilesc că **,,Documentaţia de atribuire conţine orice cerinţă, criteriu, regulă şi alte informaţii necesare pentru a asigura ofertantului/candidatului o informare completă, corectă şi explicită cu privire la modul de aplicare a procedurii de atribuire**''.

De asemenea, dispozițiile art. 143 alin. (3) din același act normativ stabilesc că ,,În condiţiile art. 228 alin. (5) din Lege, oferta este considerată neconformă în următoarele situaţii: a) nu satisface în mod corespunzător cerinţele caietului de sarcini''.

Consiliul apreciază ca fiind relevante spețele menționate de autoritatea contractantă, acestea fiind în sensul evaluării ofertelor în conformitate cu prevederile documentației de atribuire. De asemenea, Consiliul reține ca fiind simple speculații susținerile contestatoarei ...conform cărora eventuala înlocuire a subcontractantului, în situația în care nu ar îndeplini cerințele referitoare la obținerea autorizației RAR pentru categoria M3 ar reprezenta o modificare a propunerii tehnice, în condițiile în care prevederile legale citate mai sus, respectiv art. 187 din Legea nr. 99/2016, sunt clare în sensul posibilității schimbării subantreprenorului, în situația în care se dovedește că acesta nu are capacitatea tehnică de a executa partea din contract pe care și-o asumă. Această dispoziție reprezintă o excepție de la regula comună, potrivit

căreia nu se modifică informațiile din propunerea tehnică, în cazul de față existând, în mod clar, posibilitatea înlocuirii subcontractantului, în situația în care nu are capacitatea tehnică pentru care a fost nominalizat. Mai mult, dispozițiile legislației în vigoare prevăd posibilitatea înlocuirii acestora chiar și în etapa execuției contractului, or eventuala neobținere a autorizării RAR, deși improbabilă, nu conduce la concluzia executării serviciilor respective fără autorizație.

Consiliul nu își însușește, însă, punctul de vedere formulat de autoritate potrivit căruia autorizarea service-ului pentru categoria M3 ar avea relevanță scăzută, fiind cert că nu se poate realiza activitatea respectivă, pe perioada de implementare a acordului cadru, fără autorizarea aferentă. În legătură cu acest aspect, și contestatoarea ... formulează o serie de critici, arătând că acceptarea unei oferte care propune un garaj neautorizat, înseamnă încălcarea principiului legalității administrației publice și al legalității actelor administrative. Consiliul consideră că tocmai excederea cerințelor documentației de atribuire ar conduce la încălcarea respectivelor principii. Nu se pune problema acceptării execuției activităților specifice de service fără respectiva autorizare, care poate fi obținută ulterior, concomitent cu obținerea omologării RAR pentru autovehicule, deci nu poate fi vorba de încălcarea vreunei legi.

Cu toate acestea, Consiliul nu își însușește pe deplin nici punctul de vedere al contestatoarei ..., potrivit căruia ar fi nerelevantă susținerea autorității referitoare la obținerea omologării RAR pentru service în aceeași perioadă în care se autorizează RAR autobuzele, potrivit clauzei de la cap. 1.1. din caietul de sarcini, ,,*Dacă autobuzul este omologat doar de autoritățile competente din UE, omologarea de tip de către RAR a acestuia se va efectua de către ofertantul declarat câștigător, în termen de maxim 45 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala și pe riscul său. Aceasta reprezintă condiție pentru intrarea în vigoare a contractului. Aceste autobuze trebuie să fie omologate de către RAR în scopul obținerii cărții de identitate",* fiind clar că în lipsa omologării RAR pentru autobuze devine inutilă omologarea RAR a service-ului. Or, dacă pentru autobuze se solicită omologarea în 45 zile, care ar fi rațiunea pentru care nu s-ar aplica aceeași regulă și pentru service? Pentru ce ar fi necesar service-ul, în condițiile în care RAR ar respinge omologarea de tip? Prin urmare, dacă tocmai partea cea mai importantă a contractului, respectiv omologarea de tip se va realiza după semnarea contractului, care este motivul pentru care service-ul, respectiv o parte accesorie a contractului, nu se poate autoriza RAR în aceeași perioadă? Contestatoarea susține că prin această interpretare, autoritatea adaugă la documentația de atribuire, în condițiile în care tocmai criticiile sale, dar și ale contestatoarei ..., se bazează tot pe adăugarea unor cerințe noi la documentația de atribuire. Consiliul reține că nu se poate interpreta extensiv documentația de atribuire, în sensul adăugării de noi cerințe sau înlăturării unor cerințe existente, dar se poate interpreta documentația de atribuire, în sensul principiilor consacrate la art. 2 din Legea nr. 99/2016, respectiv promovarea concurenței între operatorii economici.

Consiliul mai reține că, atașat cererii de intervenție, ..., prin subantreprenorul său ..., a făcut dovada demarării procedurii de omologare pentru categoria M3, depunând la dosar dovezi în acest sens.

De asemenea, în conținutul ofertei tehnice este depusă a Autorizația Tehnică în care se prevede că atelierul service propus este autorizat să desfășoare următoarele tipuri de activități:

A1 Activităţi dereparaţii ale vehiculelor rutiere

A2 Activităţi de întreţinere a vehiculelor rutiere

A3 Activităţi de reglări funcţionale ale vehiculelor rutiere

B1 Activităţi de reparaţii ale componentelor şi ale sistemelor vehiculelor rutiere.

Prin urmare, în condițiile în care nu se poate susține, pe baza documentației, că oferta depusă de ...este neconformă pentru că nu a depus autorizația RAR de tipul M3 solicitată la paragraful X din documentație, Consiliul va respinge și această critică formulată de ambele contestatoare.

Contestatoarea Karsan mai susține că „subcontractantul ...al Asocierii .... înregistra obligaţii fiscale în sumă de 21.465 lei la data depunerii ofertei". Consiliul reține că ofertantul câștigător a depus cu adresa nr. 153/02.02.2018, documentele suport DUAE, prin care a prezentat pentru subcontractantul ... SRL, Certificatul de atestare fiscală nr. 396697/01.02.2018, în care figura cu obligaţii fiscale în suma de 21.465 lei, la data de 31.12.2017. Prin aceeași adresă a fost prezentat Ordin de Plată nr. 01/01.02.2018 cu referinţa Certificat fiscal nr. 396697/01.02.2018 care atestă plata sumei de 21.465 lei.

Potrivit art. 178 din Legea nr. 99/2016, ,,(2) Entitatea contractantă exclude din procedura de atribuire un operator economic în cazul în care poate demonstra prin orice mijloace adecvate că respectivul operator economic şi-a încălcat obligaţiile privind plata impozitelor, taxelor sau a contribuţiilor la bugetul general consolidat.

(3) Operatorul economic **nu este exclus din procedura de atribuire dacă, anterior deciziei de excludere, îşi îndeplineşte obligaţiile prin plata impozitelor, taxelor sau contribuţiilor la bugetul general consolidat datorate ori prin alte modalităţi de stingere a acestora** sau beneficiază, în condiţiile legii, de eşalonarea acestora ori de alte facilităţi în vederea plăţii acestora, inclusiv, după caz, a eventualelor dobânzi ori penalităţi de întârziere acumulate sau a amenzilor''.

Practica constantă a Consiliului, după adoptarea pachetului legislativ privind achizițiile publice, validată unanim de instanțe, este aceea de a permite rămânerea în procedură a operatorilor care, chiar în urma solicitării de clarificări, fac dovada achitării obligațiilor către bugetul de stat, din moment ce legislația permite acest lucru. Prin urmare, Consiliul va respinge și această critică.

Contestatoarea ... susține la pagina 13 din contestație, că ... nu este autorizat să repare motoare MAN, ori din oferta ... rezultă că autobuzele de 18 metri sunt echipate cu motoare DAF, iar cele de 10 și 12 metri, cu motoare Ford. În același timp, în documentația de atribuire nu este

prevăzută nicio cerință în acest sens, deci nu există vreun motiv a respinge vreo ofertă pentru lipsa autorizării din partea fabricantului motorului.

În ceea ce privește nerespectarea cerințelor referitoare la materialele utilizate prevăzute la secțiunea 6.2 din caietul de sarcini, „*materialele utilizate se vor încadra în reglementările în vigoare în România și Uniunea Europeană privind comportarea la flacără și foc, cu degajarea redusă de fum, gaze toxice și/sau corozive, fiind realizate din componente care nu sunt interzise prin reglementările în vigoare (ex. interzise sunt cele din azbest, cadmiu, metale grele, compuși halogenați etc). Pentru principalele materiale utilizate la amenajarea interioară a salonului de călători, a cabinei de conducere și a instalației electrice (cablaje) se vor prezenta buletine de încercări emise de laboratoare autorizate UE sau laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare din România, privind comportarea acestora la flacără și foc, degajările de fum, compuși halogenați, gaze toxice. Ofertantul va prezenta documente privind neutilizarea componentelor interzise pentru mijloacele de transport public. Acestea trebuie să fie prezentate la ofertă în copie xerox și traducere în limba română*”, contestatoarea se bazează, de asemenea, pe solicitările ... din contestația cu privire la documentația de atribuire. Consiliul reține că la paginile 251 -432 din volumul 15 al documentației depuse de autoritate cu nr. 15110/16.04.2018, respectiv buletine de testare pentru materialele solicitate, rezultând îndeplinirea condițiilor din documentația de atribuire, critica formulată de contestatoarea ... fiind nefondată.

În ceea ce privește susținerile contestatoarei .... referitoare la normelor europene referitoare la șocuri și vibrații, respectiv CEE ONU R 51 și normele europene pentru autobuze CEE ONU R 66, Consiliul reține că respectivele omologări au fost obținute în 27 septembrie 2017, respectiv 16 octombrie 2017, fiind emise de Vehicle Certification Agency din Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, fiind depuse în ofertă. Prin urmare, respectivele critici apar ca nefondate.

Contestatoarea ... formulează critici și cu privire la modalitatea de punctare a ofertei câștigătoare, critici comune, în cea mai mare parte, și contestatoarei .... În ceea ce privește critica referitoare la "*Capacitatea de transport*", contestatoarele, invocând anumite adrese între autoritatea contractantă și ..., consideră că punctajul a fost stabilit pentru ... luând în considerare 8 călători/ m^2 şi nu 6,5 călători/ m^2, aşa cum este precizat în caietul de sarcini.

Analizând modul în care autoritatea contractantă a aplicat algoritmul de calcul, Consiliul observă că a fost respectat modalitatea de calcul prevăzută la subfactorul 2.10 din Metodologia de calcul şi evaluare pentru acordarea punctajelor, pe baza documentelor prezentate în propunerea tehnică de ... Din documentele prezentate în ofertă (anexa 6), pe baza Metodologiei de calcul, au rezultat următoarele valori:

- Pentru autobuzul de 10,7 m suprafaţa pentru călători în picioare este 7,81 m^2.

Suprafaţa 7,81 m^2 X 6,5 călători/m^2= 50,75 călători în picioare

- Pentru autobuzul de 12 m suprafaţa pentru călători în picioare este 9,624 m^2.

Suprafaţa 9,624 m^2 X 6,5 călători/m^2= 62,55 călători în picioare

- Pentru autobuzul de 18 m suprafaţa pentru călători în picioare este 8,885 m^2+ 8,22 m^2. Suprafaţa (8,885 m^2+ 8,22 m^2) X 6,5 călători/ m^2= 111,18 călători în picioare.

Deci, chiar dacă ...a sugerat luarea în considerare a unei densități de 8 călători/m^2, invocând anumite standarde, documentația de atribuire nefiind criticată sub acest aspect, ea a rămas unica pe baza căreia se face calculul capacității de transport. Potrivit procesului-verbal nr. 9/17.01.2018, aflat în volumul 36 din dosarul achiziției, punctarea tuturor ofertelor s-a realizat potrivit aceluiași algoritm de calcul, ofertanții nefiind favorizați prin aplicarea unor reguli diferite.

Tot în legătură cu punctajul acordat pentru factorul ,,calitate'', contestatoarea ... arată că ultimii 4 factori sunt unii subiectivi. Consiliul a arătat la începutul analizei sale, că respectivii factori nu sunt singulari în materia achizițiilor publice, angajamentul ofertantului pentru îndepliniea anumitor condiții fiind des întâlnit în practica achizițiilor (perioada de garanție acordată lucrărilor, perioada de execuție, numărul de locuri de muncă create etc). În legătură cu acei factori, autoritatea contractantă a dezbătut pe larg modalitatea de punctare, aceeași cu cea din metodologia publicată în SEAP. Consiliul mai reține că în legătură cu toți acești factori, s-au solicitat clarificări, aceștia fiind justificați, în mod concludent, de ofertanta câștigătoare.

Astfel, cu privire la critica formulată de contestatoare privind *"Capabilitatea de livrare"*, Consiliul reține că cele două contestatoare au declarat că au capacitatea de a livra în totalitate toate autobuzele în primul an, doat ofertanta câștigătoare declarând un număr mai mic pentru gama de 12 metri, respectiv 220 din totalul de 240, fapt care i-a adus obținerea unui punctaj proporțional, respectiv 4,66 puncte, și nu 5, cum au obținut cele două contestatoare. Prin urmare, Consiliul reține că nu există niciun motiv a invalida respectiva evaluare.

Cu privire la critica formulată de contestatoare privind criteriul de evaluare nr. 13 "Coeficientul de disponibilitate", Consiliul reține că, similar contestatoarelor, ... a prezentat documentul privind Coeficientul de disponibilitate în cadrul propunerii tehnice, declarând același coeficient minim prevăzut în documentație, respectiv 95%.

Potrivit documentației, ,,Coeficientul de disponibilitate (D), exprimat în procente (%), definit astfel: numărul de autobuze disponibile să circule zilnic pentru autobuzele livrate, ținându-se cont de autobuzele imobilizate într-o zi din cauza defectelor tehnice''.

Consiliul consideră că autoritatea contractantă nu avea niciun motiv să acorde un punctaj mai mic pentru .. la acest factor de evaluare, comparativ cu cele două contestatoare, din moment ce ofertele lor sunt identice sub acest aspect, fiecare dintre ofertanți asumându-și respectiva obligație.

Contestatoarea mai critică și modul de evaluare a ofertei ... cu privire la "Criteriul social", arătând că entitatea contractantă a luat în calcul numai declaraţia pe proprie răspundere a ofertantului, fără a verifica nominalizarea propriu-zisă a persoanelor respective. Consiliul reține că autoritatea contractantă a verificat corespunzător și acest factor de evaluare, solicitând chiar și clarificări referitoare la actele de studii ale

persoanelor declarate defavorizate. Comisia de evaluare a verificat informaţiile cuprinse în toate documentele şi dovezile prezentate de toți ofertanţii, solicitându-le tuturor clarificări.

În concluziile ulterioare, contestatoarea nu mai insistă asupra aceestor factori, invocând factorii de evaluare referitori la consumul de carburant, numărul total de ore de manoperă, care vor fi analizați de Consiliu în cele ce urmează, având legătură cu solicitarea de reevaluare a ofertelor, potrivit metodologiei de calcul, din cadrul contestației și notificării prealabile.

În ceea ce privește solicitarea ... de reevaluare a punctajului din adresa nr. 03-822/30.03.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 13086/02.04.2018, aceasta menționează că ...a prezentat documentul TEST REPORT nr. SE490018/07.08.2017-SORT PROTOCOL pentru vehicule de 10,8 m, 12 m şi 18,75 m, autobuze ce nu îndeplineau dimensiunile solicitate prin documentaţia de atribuire, deci la data depunerii ofertelor nu a depus testul SORT pentru autobuzele ofertate care pretinde că întrunesc dimensiunile prevăzute de documentaţia de atribuire, iar autoritatea contractantă trebuia să puncteze cu „0" factorul de evaluare 2.3 Consum mediu de carburant 1/100km.

Consiliul consideră că argumentația prezentată de contestatoare este un sofism, respectiv aceasta concluzionează că un autovehicul cu aceeași motorizare, dar mai mic cu câțiva centimetri ar putea consuma mai mult. Consiliul reține ca relevant punctul de vedere formulat entitatea contractantă, potrivit căruia comisia de evaluare a solicitat clarificări la aceste documente aşa cum reiese din procesul verbal nr. 86/06.12.2017, cap. 3, întrebarea nr. 3, şi nu completarea ofertei iniţiale, **fiind depus documentul TEST REPORT nr. SE490019/11.12.2017, care nu a modificat oferta iniţială în ceea ce priveşte consumul de carburant**.

Chiar și în ipoteza în care clarificarea respectivă, **de confirmare**, nu ar fi fost însoțită de un nou test report, nimic nu o îndreptățea pe entitate să respingă respectiva ofertă, fiind clar că un autovehicul de dimensiuni mai mici, cu aceeași motorizare, nu poate avea un consum mai mare. Având în vedere numărul mare de experți cooptați, oameni de știință cu notorietate, este greu de crezut că lipsa noului test report ar fi fost de natură să îi pună în dificultate în ceea ce privește consumul în situația în care autobuzele sunt mai scurte decât cele pentru care există test report.

Spre deosebire de opinia contestatoarei, Consiliul consideră că inclusiv în situația în care ar fi fost declarat un anumit consum, dar declarația respectivă nu e susținută de vreun document, nicio dispoziție legală nu se opunea solicitării acestui document, din moment ce acesta nu făcea altceva decât să confirme cele declarate în ofertă. Prin urmare, Consiliul consideră că evaluarea realizată de autoritatea contractantă a fost una corectă, solicitarea testului SORT nefiind de natură a o favoriza pe ....

În ceea ce privește modul de acordare a punctajului pentru factorul de evaluare 2.12., contestatoarea susține că în conformitate cu procesul-verbal nr. 9/17.01.2018, entitatea contractantă a calculat punctajul ... prin raportare la numărul total de ore de manoperă necesare pentru activităţi de întreţinere şi reparaţii pentru toţi cei 8 ani, pe când în cazul celorlalţi doi ofertanţi a calculat raportat la numărul total de ore de manoperă pentru 1

an, concluzie pe care o trage din numărul mare de ore de manoperă pentru o înlocuire pentru fiecare tip din oferta proprie, raportat la numărul mic de ore din celelalte oferte, respectiv de 67,82 ore pentru autobuzele din gama de 10 m, de 67,82 ore pentru autobuzele din gama de 12 m şi de 87,78 ore pentru autobuzele din gama de 18 m.

Potrivit metodologiei de calcul din SEAP, pentru factorul de evaluare 2.12, ,,*Punctajul pentru factorul de evaluare Număr ore manopera necesare pentru activitățile de întreținere și reparaţii* ***(factor de minim) se acordă astfel:***

-pentru numărul minim de ore de manopera (HMan min) conform operaţiilor din Anexa, se acordă punctajul maxim alocat, respectiv ***5 puncte;***

-pentru alt număr de ore de manoperă (HMan n), decât numărul minim de ore de manopera (HMan min) din ofertele prezentate, punctajul Pctj.n se acordă astfel:

Pctj.n = (HMan.min./HMan.n,) x 5 puncte

HMan. n= numărul de ore de manopera necesare pentru autobuzul din oferta n;

HMan min = numărul minim de ore de manopera (dintre ofertele prezentate).

Se va completa de catre ofertant, cu asumarea răspunderii, tabelul cu timpii de manopera aferente operaţiilor de întretinere și reparaţii anexat.

Nota: oferta pentru manoperă va fi prezentată cu extrase detaliate pentru fiecare operaţie din cele solicitate pentru evaluare, în conformitate cu manualul de întreținere și reparaţie a producătorului autobuzului.

Documentul justificativ va fi însoțit de traducerea autorizată în limba română".

Consiliul reține că societatea contestatoare și-a întocmit oferta, prin declararea unui anumit număr de ore de manoperă, și nu entitatea contractantă. Deci, entitatea a luat în considerare propriile declarații ale ofertanților, contestatoarea declarând un număr mult mai mare de ore decât ceilalți doi ofertanți, care au declarat ore de manoperă comparabile. Contestatoarea face referire la clarificarea din adresa nr. 971.1/10.08.2017, răspunsul nr. 7, conform căreia estimarea valorilor orelor de manoperă se referă la întreaga perioadă de garanţie (full warranty şi garanţie extinsă). Consiliul a încercat să identifice respectiva clarificare, dar a constatat că anunțul de participare a fost publicat în data de 18.08.2017, având numărul 178152, deci nu putea fi publicată o clarificare cu privire la respectivul anunț în data de 10.08.2017. Consiliul mai constată că anterior acestei proceduri, entitatea contractantă a organizat o altă procedură cu același obiect, conform anunțului nr. 176773/01.07.2017, unde, într-adevăr, există o clarificare cu nr. 23, postată în SEAP, cu nr. 971.1/10.08.2017, unde răspunsul nr. 7 coincide celor indicate de contestatoare. Procedura respectivă fiind anulată, contestatoarea trebuia să urmărească instrucțiunile din cadrul acestui anunț de participare, și din cadrul anunțului anulat. Potrivit noului anunț, ofertanții aveau la dispoziție o anexă cu un număr de operațiuni, pe care aceștia trebuiau să o completeze documentat, prezentând extrase detaliate

pentru fiecare operaţie din cele solicitate pentru evaluare, în conformitate cu manualul de întreținere și reparaţie a producătorului autobuzului. Acesta este motivul pentru care ceilalți doi ofertanți au obținut punctaj mai mare la acest factor de evaluare, greșeala fiind a contestatoarei, greșeală pe care autoritatea nu a avut cum să o sesizeze, din moment ce timpii declarați sunt 118,92 ore, pentru autobuzele de 10 și 12 metri și 139,24 pentru autobuzul de 18 m. În același timp, din datele prezentate de contestatoare în conținutul ofertei nu rezultă că acestea ar fi pe 8 ani, așa cum susține în contestație, ci sunt pentru aceleași operațiuni pentru care au ofertat și ceilalți doi ofertanți, fără a fi declarate alte operații sau un număr mai mare al acestora. Prin urmare, Consiliul reține că autoritatea contractantă a evaluat corect ofertele și la acest factor de evaluare, în funcție de declarațiile ofertanților, documentate pe baza manualului de întreținere și reparaţie a producătorului autobuzului. Nu în ultimul rând, Consiliul reține că, și în situația în care contestatoarea ar fi greșit, într-adevăr, numărul de ore de manoperă, acesta nu putea fi schimbat, deoarece într-o atare situație, ar fi fost modificată propunerea tehnică, fapt ce ar fi atras respingerea acesteia ca neconformă.

Consiliul mai observă și faptul că în notele scrise nr. 03-822/30.03.2018, înregistrate la Consiliu cu nr. 13383/03.04.2018, ...arată că la factorul de evaluare 2.12, atât ofertanta ..., cât și ofertanta ...trebuiau să ia 0 puncte, întrucât nu au depus și tabelul cu necesarul de ore de manoperă odată cu oferta.

Consiliul va respinge respectiva critică, întrucât prin depunerea tabelului detaliat, nu s-au modificat cu nimic propunerile tehnice depuse, solicitările de clarificări fiind unele de confirmare.

Similar, contestatoarea arată că ... nu a depus în ofertă fișa tehnică a instalației de aer condiționat, pentru fiecare gamă de autobuz, din care să rezulte puterea instalată pentru funcția de încălzire sau răcire, deci trebuia să primească 0 puncte la factorii de evaluare 2.8 și 2.9.

Verificând metodologia de calcul a punctajului, Consiliul observă că aceasta are următorul conținut: ,,2.8 Punctajul acordat pentru factorul de evaluare - Confort termic al pasagerilor,eficienta sistemului de încălzire pe timp de iarna **(factor de maxim) Cap incl.(kw) se acordă astfel:**

-pentru capacitatea maximă disipată de căldură în salonul autobuzului (inclusiv cabina conducătorului de vehicul), se acorda punctaj maxim alocat respectiv 2,5 puncte; pentru alta capacitate disipată de căldură în salonul autobuzului (inclusiv cabina conducătorului de vehicul), punctajul ofertei n se acorda astfel:

Pctj.n = (Cap incl n/ Cap incl max) x 2,5 puncte unde: Cap incl max= valoarea cea mai mare a capacității de încălzire a salonului autobuzului (inclusiv cabina conducătorului de vehicul) din ofertele prezentate;

Cap incl n= valoarea capacității de încălzire a salonului autobuzului (inclusiv cabina conducătorului de vehicul) din oferta n.

Valorile capacității sistemului de încălzire se vor furniza în KW. Ofertantul va prezenta în acest sens fișa tehnică a echipamentului de încălzire pentru autobuzul ofertat. Documentul justificativ va fi însoțit de traducerea autorizată în limba română.

2.9 Punctajul acordat pentru factorul de evaluare- Confort termic salon pasageri si post conducere: eficienta sistemului de climatizare cu aer condiționat (factor de maxim) CapAc (kw) se acordă astfel:

-pentru valoarea capacitatii maxime disipate de aer rece, se acordă punctaj maxim alocat respectiv **2,5 puncte;**

-pentru altă valoare a capacității disipate de aer rece, punctajul ofertei n se acorda astfel:

Pctj.n = (Cap Ac / Cap AC max) * 2,5 puncte unde: CapAC max= valoarea cea mai mare a capacității, dintre ofertele prezentate; CapAc n= valoarea capacității disipate de aer rece, din oferta n.

Valorile capacității sistemului de aer condiționat se vor furniza în KW. Ofertantul va prezenta în acest sens, fișa tehnică a echipamentului de aer condiționat pentru autobuzul ofertat. Documentul justificativ va fi însoțit de traducerea autorizată în limba română''.

Consiliul reține că fișa tehnică a echipamentului de aer condiționat se solicită pentru confirmarea valorilor declarate în ofertă.

Ca și în situația precedentă, date fiind dispozițiile art. 140 din HG nr. 394/2016, privind adoptarea normelor metodologice la Legea nr. 99/2016, ,,(1) Comisia de evaluare va stabili termenul-limită în funcţie de volumul şi complexitatea clarificărilor şi completărilor formale sau de confirmare necesare pentru evaluarea fiecărei solicitări de participare/oferte. Termenul astfel stabilit va fi, de regulă, de minimum trei zile lucrătoare.

(2) Comisia de evaluare va stabili termenul-limită la nivel de zile lucrătoare şi în funcţie de volumul şi complexitatea clarificărilor şi completărilor formale sau de confirmare necesare pentru evaluarea fiecărei solicitări de participare/oferte.

(3) Comunicarea transmisă în sensul alin. (1) către candidat/ofertant trebuie să fie clară şi să definească în mod explicit şi suficient de detaliat în ce constă solicitarea comisiei de evaluare.''

Deci, respectând reglementarea menționată, comisia de evaluare a solicitat clarificări de confirmare și documente în completare, fără ca prin aceasta să creeze un avantaj ofertanților.

... mai critică punctajul acordat ... pentru factorul de evaluare 2.5, nivel de zgomot măsurat în interior în mers şi în staţionare, nivelul de zgomot măsurat la urechea şoferului, arătând că pentru cele în mers, a calculat media între măsurătorile efectuate la 35 km/h şi 45 km/h pentru o pretinsă analiză unitară cu celelalte două oferte.

Referitor la factorul de evaluare 2.5 - Nivelul de zgomot, ofertanţii au prezentat buletine de măsurători (conform ISO 5128/80/2012) emise de laboratoare acreditate în U.E. pentru determinarea nivelului de zgomot.

Entitatea contractantă arată că a aplicat metodologia pentru calculul factorului de evaluare prin calculul mediei între zgomotul măsurat în staţionare şi în mers, unitar pentru cele 3 oferte primite.

Întrucât două oferte prezintă cinci măsurători pentru măsurătoarea zgomotului în mers aşa cum prevede standardul ISO 5128/80/2012 iar contestatoarea a prezentat o singură măsurătoare care, de asemenea, este permisă ca variantă de lucru în standard, entitatea contractantă a reţinut

măsurătoarea zgomotului în mers echivalent pentru toţi cei 3 ofertanţi la viteza de 40 km/h, pentru a nu defavoriza niciuna din oferte. Verificând metodologia de punctare, Consiliul observă că aceasta are următorul conținut:

,,*Punctajul acordat pentru factorul de evaluare-Nivel de zgomot măsurat in Interior în mers și în staționare* ***(factor de minim) Zg int (dB) se acordă astfel:***

-Pentru fiecare ofertă se va calcula ZgLm (dB), media aritmetica între valorile nivelului de zgomot măsurat în interior în mers și în staționare:

-Zgint=((Zgint)st+(Zgint)ms) / 2

-pentru valoarea nivel de zgomot măsurat în interior (Zg int)min cea mai mică se acordă punctajul maxim alocat respectiv ***2,5 puncte.***

-pentru altă valoare de nivel de zgomot măsurat în interior (Zgint)n, punctajul ofertei n se acordă astfel:

-Pctj n — ((Zg int)min / (Zgint)n) x 2,5 puncte *unde: (Zgint)min = valoarea nivelului de zgomot măsurat în interior pentru cea mai mică dintre oferte; (Zg int)n = valoarea nivelului de zgomot măsurat în interior al ofertei n;*

-Se vor prezenta pentru evaluare buletine de încercări eliberate de laboratoare acreditate recunoscute în UE. Documentele justificative vor fi însoțite de traducerea autorizată în limba română".

Verificând punctajul obținut de contestatoarea ..., Consiliul reține că aceasta a obținut maximum de puncte, respectiv 2,5, deci aceasta nu are a se plânge că a fost defavorizată cu privire la acest factor de evaluare. în ceea ce privește punctajul celorlalte oferte, și acesta a fost calculat pe baza datelor din documentație, în raport cu documentele prezentate în oferte.

Prin urmare, Consiliul reține că în ceea ce privește criticile formulate de ... privind modul de evaluare a ofertei sale, comparativ cu cea depusă de ... comisia de evaluare a stabilit în mod corect punctajul.

Tot cu privire la modalitatea de evaluare a ofertei ..., formulează critici și contestatoarea ... Cum punctajul obținut de cei trei ofertanți este foarte strâns, orice eroare de punctare putând schimba radical clasamentul, Consiliul consideră că este necesară și verificarea acestor critici, așa cum s-a arătat inițial, interesul contestatoarei ... derivând tocmai din această posibilitate a schimbării clasamentului în urma admiterii unei critici cu privire la acesta.

În ceea ce privește solicitarea contestatoarei ... de a reevalua punctajul ... în ceea ce privește factorul de evaluare Consumul mediu de carburant (pct. 2.3 din metodologia de calcul şi evaluare pentru acordarea punctajelor), autoritatea contractantă arată că au fost identificate în cadrul propunerii tehnice a ofertei ..., în documentul anexa 34, oferta tehnică 26 (reprezentând documentul standardizat European SORT 1 pentru măsurarea consumului de carburant), valorile din buletinul de încercare pentru fiecare din cele trei game de autobuz, respectiv:

-consum carburant autobuz 10 m = 43,4 l/100km,

-consum carburant autobuz 12 m = 45 l/100km,

-consum carburant autobuz 18 m = 60,85 l/100km,

Similar, au fost identificaţi în propunerea tehnică ... documentele "Test SORT 1", valorile din buletinul de încercare pentru fiecare din cele trei game de autobuz, respectiv:

-consum carburant autobuz 10 m = 38,77 l/100km,

-consum carburant autobuz 12 m = 43,98 l/100km,

-consum carburant autobuz 18 m = 59,33 l/100km,

Aplicând formula din metodologia de calcul şi evaluare, a rezultat următorul punctaj pentru acest subfactor:

- ofertantul asocierea ... 7,59x12,5% + 8,18x80% + 7,50x7,5% = 8,05 puncte,

- ofertantul ....: 8,50x12,5% + 8,37x80% + 7,69x7,5% = 8,33 puncte.

Consiliul reține că la acest factor de evaluare, cel mai mare punctaj a fost obținut de ..., pe baza documentelor din propria sa ofertă.

Verificând veridicitatea susținerilor autorității contractante, Consiliul reține că, într-adevăr, testul respectiv arată consumurile indicate în documentele de evaluare, formulele de calcul fiind apreciate corect de comisia de evaluare și experții cooptați.

În ceea ce privește Nivelul de zgomot măsurat în exterior în mers şi staţionare (pct. 2.4 din metodologia de calcul şi evaluare pentru acordarea punctajelor), entitatea arată că au fost identificate în cadrul propunerii tehnice a ofertei Otokar, în documentul Buletin de încercări R 51 zgomot măsurat în exterior în mers şi staţionare, Anexa 10 pentru fiecare din cele trei game de autobuz şi calculate conform metodologiei de calcul şi evaluare,

- Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 10 m =80,65 dBA,

- Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 12 m =80,65 dBA,

-Nivel zgomot exterior în mers și stationare autobuz 18 m =80,05 dBA.

Similar, au fost identificaţi în propunerea tehnică ... documentele *"Certificat omologare nr. 25 si 23, extindere emisii sonore - Regulament 51)"*, valorile din buletinul de încercare pentru fiecare din cele trei game de autobus şi calculate conform metodologiei de calcul şi evaluare, respectiv:

- Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 10 m =82,5 dBA,
- Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 12 m =83,5 dBA,
- Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 18 m =83,5 dBA.

Deși autoritatea analizează corectitudinea acestui factor de evaluare doar prin raportare la oferta ..., Consiliul observă că prin adresa nr. 13798/04.04.2018, ... critică și acordarea punctajului la acest factor de evaluare și pentru ....

Asfel, Consiliul reține că potrivit ofertei ..., Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 10 m =79 dBA, autobuz 12 m =79 dBA și de 18 m =80,95 dBA.

Aplicând formula din metodologia de calcul şi evaluare, a rezultat următorul punctaj pentru acest subfactor:

- ... 2,5x12,5% + 2,5x80% + 2,47x7,5% = 2,49 puncte,

- ...: 2,44x12,5% + 2,44x80% + 2,5x7,5% = 2,44 puncte,

- ...: 2,39x12,5% + 2,36x80% + 2,39x7,5% = 2,36 puncte.

Similar, aplicand metodologia de calcul şi evaluare pentru acordarea punctajelor, au fost calculate punctajele pentru toţi cei 14 subfactori, prezentate în Anexa A, B, C şi Centralizator punctaj, pe baza documentelor, buletinelor de încercări şi a tuturor înscrisurilor prezentate de fiecare ofertant în oferta proprie.

Astfel, Consiliul reține că nu există niciun motiv a invalida actele întocmite de autoritatea contractantă, punctajul fiind riguros întocmit, deși criteriul de atribuire este foarte complicat.

În notele scise nr. 03-822/30.03.2018, dar și în vele ulterioare, ...subliniază că autoritatea contractantă ar fi solicitat ofertantei ....clarificări care ar fi condus la modificarea propunerii tehnice.

Consiliul mai reține că autoritatea contractantă a solicitat clarificări tuturor ofertanților, în egală măsură, niciunul dintre ei nefiind discriminat.

De asemenea, din verificarea doumentelor depuse în urma solicitărilor de clarificări, Consiliul nu a identificat documente din care să rezulte că s-ar fi modificat elemente ale propunerii tehnice sau elemente pe baza cărora se acordă punctajul, toate solicitările de clarificări fiind unele de completare sau confirmare.

La pagina 6 din același document, contestatoarea susține că în propunerea tehnică nu se regăsește angajamentul ferm al operatorului că dispune de personal și dotare tehnică pentru asigurarea activității de service, fiindu-i solicitată operatorului o clarificare în acest sens.

Consiliul constată că, într-adevăr, operatorului respectiv i s-a solicitat angajamentul respectiv. Cu toate acestea, concluzia că s-ar fi modificat propunerea tehnică este una forțată, din moment ce la dosarul cauzei se regăsește acordul de subcontractare cu ..., de unde rezultă în mod clar angajamentul respectiv, dar și formularul DUAE al aceluiași operator, care reprezintă declarația pe propria răspundere că are capacitatea tehnică necesară. Prin urmare, solicitarea angajamentului ferm și din partea operatorului ... nu face decât să confirme informațiile deja existente în ofertă, nefiind favorizată de autoritate.

În ceea ce privește, însă, criticile formulate de ... împotriva ofertei ... Consiliul reține că această ofertantă are interes în susținerea lor, deoarece o eventuală respingere a ofertei depuse de ...ar putea-o transforma pe ...în câștigătoare, în locul ..., în condițiile în care punctajul s-ar recalcula.

Prin urmare, Consiliul va verifica criticile formulate de contestatoarea ...în condițiile în care, așa cum s-a arătat, diferența de punctaj între cele 3 oferte este nesemnificativă.

... a formulat, pe calea contestației, critici cu privire la oferta ... care se regăsesc și în notificarea prealabilă.

Prima critică vizează neconformitatea ofertei ...întrucât nu îndeplineşte condiţia "acelaşi producător/aceeaşi marcă", în special în cazul tipodimensiunii din gama de 10 metri. În motivarea acestei cereri, contestatoarea arată că la Capitolul 2 "Condiţii tehnice eliminatorii", poziţia 1 din caietul de sarcini, se solicită ca *"Toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi ofertate* ***trebuie să îndeplinească obligatoriu condiţia de a fi fabricate de acelaşi producător şi sub aceeaşi marcă''.*** Această condiţie este prevăzută şi la subsecţiunea 1.1. "Obiectul şi Domeniul de

aplicare", paragraful 2, din caietul de sarcini*: "Toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi ofertate trebuie să îndeplinească obligatoriu condiţia de a fi fabricate de acelaşi producător şi sub aceeaşi marcă".* Conform informaţiilor publice şi disponibile pe platformele online, compania .. a obţinut dreptul de a produce sub licenţă autovehicule marca Menarinibus, model CityMood 12 - din gama de 12 metri - şi CityMood 18 - din gama de 18 metri - în locaţia acestuia denumită HASANAĞA FACTORY, din Bursa, Turcia. Tot din cercetările făcute pe platformele online se poate constata că societatea Industria Italiana Autobus S.p.A. produce autovehicule marca Menarinibus, model CityMood 10 (din gama de 10 metri), dar şi celelalte două modele din gama 12 m şi 18 m în locaţia acestuia Via Fondo Valle Ufita, Flumeri, Italia. Contestatoarea concluzionează că nu este respectată condiţia de calificare a ofertei conforme "acelaşi producător, aceeaşi marcă", impusă de autoritatea contractantă, autobuzele din gama de 10 metri fiind produse de Industria Italiana Autobus S.p.A., Marca: Menarinibus, comparativ cu cele din gama de 12 metri şi 18 metri, produse de ...., Marca Menarinibus sau ....

În legătură cu toate aceste aspecte, prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea contractantă a punctat numai că: *"Din documentele de omologare C.E. şi a răspunsurilor de clarificare prezentate în cadrul propunerii tehnice de către ofertantul ... s-a demonstrat îndeplinirea cerinţei "acelaşi producător/aceeaşi marcă" pentru toate gamele de autobuze ofertate, aşa cum a fost solicitată prin documentaţia de atribuire."*

În cererea de intervenție depusă, Consiliul reține că ofertanta ...declară că îndeplinește respectiva cerință, indicând documentele din ofertă de unde rezultă acest lucru.

Verificând certificatele de omologare europeană aflate în anexele 9a, 9b și 9c și certificatele de conformitate aflate în anexele 12a, 12b și 12c din volumul 25 al dosarului achiziției, Consiliul reține că toate tipurile de autobuze se fabrică și la HASANAĞA FACTORY, din Bursa, Turcia, aspect care conduce la concluzia că oferta Karsan îndeplinește cerința respectivă.

Cea de-a doua critică formulată de ... se referă la nerespectarea cerinței "fără prototipuri sau serii mici" pentru autobuzele din gama de 10 metri. Contestatoarea își motivează critica pe aspectul că şi în situaţia în care ... ar fi preluat recent licenţa pentru producţia de autobuze din gama de 10 metri şi acest lucru ar atrage în mod automat respingerea ofertei ca fiind neconformă potrivit condiţiei impuse la Subsecţiunea 6.1. *"Specificaţii constructive" din caietul de sarcini: "Autobuzele ce fac obiectul caietului de sarcini trebuie să prezinte o soluţie unitară, verificată în practică pe un produs de serie omologat. Nu se admit prototipuri sau serii mici de autobuze."* Consiliul reține că preluarea unei licențe nu înseamnă că autobuzul de 10 metri ar fi unul de serie mică sau prototip, în condițiile în care autobuzele beneficiază de omologare de tip. De asemenea, preluarea licenței înseamnă o soluție unitară, verificată în practică, în condițiile în care produsul licențiat îndeplinește aceste caracteristici, critica formulată de contestatoare fiind o simplă speculație.

Nici textele din Directiva 70/156/CEE, invocate de contestatoare, nu sunt în sprijinul argumentelor sale, omologarea de tip prezentată

referindu-se la autobuzele care formează obiectul procedurii, indicându-se în conținutul certificatelor că acestea se fabrică atât în Italia, la fabrica indicată de contestatoare, cât și în Turcia, deci și această critică este nefondată.

Contestatoarea mai formulează critici legate de necuprinderea în prețul ofertat a cheltuielilor legate de amplasarea atelierului de service al terţului subcontractant ... SRL în afara Bucureştiului (aprox. 40 km), fapt care va genera, în opinia contestatoarei, costuri suplimentare autorităţii contractante faţă de oferta candidatului ..., prin achiziţia de roviniete (8 ani x 400 autobuze) combustibil şi ore de lucru, invocând în acest sens, dipozițiile art. 137 alin. (3) lit. d) din Normele Metodologice, oferta este considerată neconformă atunci când: "propunerea financiară nu este corelată cu elementele propunerii tehnice ceea ce ar putea conduce la executarea defectuoasă a contractului, sau constituie o abatere de la legislaţia incidentă, altă decât cea în domeniul achizitiilor publice". Mai susține contestatoarea că oferta depusă de ... este diminuată semnificativ față de valoarea necesară, având în vedere prevederile art. 14.3 din draftul de contract de furnizare de produse, *"Furnizorul se obligă să desfăşoare activităţile de service şi de remediere a defecţiunilor care nu pot fi executate de achizitor în locaţiile prevăzute la art.6 lit. r), în termen de garaţie, pe teritoriul Municipiului Bucureşti; în caz contrar, Furnizorul va suporta toate costurile, inclusiv costul rovignetei pentru fiecare autobuz deplasat la service.",* contestatoarea efectuând următorul calcul:

- 560 Euro / bus x 8 ani x 400 vehicule = 1.792.000 Euro.

Consiliul reține că, acceptând service și pe raza județului Ilfov, pentru a nu restricționa competiția, entitatea nu poate ulterior, neexistând prevederi în acest sens, să elimine o ofertă pentru motivul că șoferii proprii vor efectua mai multe ore până la service, cu toate cheltuielile aferente. O astfel de interpretare ar lipsi de efecte modificarea adusă caietului de sarcini, în sensul permisiunii acordată operatorilor de a deține service-uri și pe raza județului Ilfov. Consiliul reține că în economia contractului, cele câteva deplasări la service necesare unor reparații care nu pot fi făcute în cele 8 ateliere din București, sunt nesemnificative.

În același timp, calculul cu rovinieta este eronat, existând posibilitatea ca această taxă să fie achitată doar la nevoie, pentru o zi, aspect luat în considerare de operatorul economic. Oricum, este exclus ca operatorul să plătească roviniete pentru toate autobuzele pe cei 8 ani de acord-cadru, în condițiile în care nu este necesar acest lucru.

În ceea ce privește reevaluarea ofertei ..., criticile respective au fost analizate cu ocazia analizării modului de evaluare a precedentei oferte.

Prin urmare, date fiind cele de mai sus, Consiliul observă că nu există niciun motiv pentru care oferta depusă de ... să fie respinsă ca neconformă, deci contestația ... cu privire la această ofertă va fi respinsă.

În ceea ce privește criticile formulate de ... prin cererile de intervenție depuse, vizând conformitatea și admisibilitatea ofertelor depuse de ... și ..., Consiliul a stabilit că aceasta ar avea un interes în măsura în care Consiliul ar constata neconformitatea ofertei sale sau ar dispune reevaluarea. Având în vedere că oferta câștigătoare a fost stabilită în mod corect, iar intervenienta ..are interesul în menținerea clasamentului în

forma actuală, Consiliul apreciază ca fiind lipsite de interes criticile intervenientei cu privire la ofertele ... și ..., motiv pentru care acestea vor fi respinse.

În ceea ce privește criticile formulate de contestatoarea ... cu privire la oferta ... din adresa nr. 13812/04.04.2017, contestatoarea invocă anumite vicii ale Certificatelor de conformitate depuse de .., inclusiv autenticitatea acestora, aspecte care nu pot fi luate în considerare de Consiliu. Dacă ...are cunoștință că unul dintre ofertanți a prezentat documente false, calea de urmat nu este contestația la Consiliu, ci sesizarea organelor competente.

În același timp, susținerea contestatoarei referitoare la anumite vicii ale testului SORT prezentat, de asemenea, nu vor fi luate în considerare de Consiliu, nefiind prezentată vreo dovadă că, autobuzul fiind echipat cu alte punți, potrivit documentației de atribuire, are un alt consum. Deci, contestatoarea nu aduce niciun argument concludent pentru care ofertanta ... ar primi un punctaj mai mic la factorul de evaluare privind consumul.

Astfel, aceasta susține că ar trebui reverificate documentele referitoare la masa proprie a autovehiculelor și puterea motorului, dar asemenea critici nu pot fi admise de Consiliu, neexistând niciun dubiu cu privire la autenticitatea documentelor prezentate. De altfel, prezentarea unor documente false ar fi extrem de riscantă pentru ofertanți, mai cu seamă că documentele respective vor fi reverificate de Registrul Auto Român, în eventualitatea în care trebuie să omologheze autovehiculele. Mai reține Consiliul ca fiind relevante apărările autorității contractante cu privire la acești doi factori de evaluare, apărări expuse pe larg la paginile 36-37 din prezenta, susținute întrutotul de informațiile din ofertele prezentate și din procesul-verbal de evaluare nr. 9/17.01.2018, aflat în volumul 36 din dosarul achiziției.

Contestatoarea mai formulează critici și cu privire la punctajul acordat contestatoarei ... pentru factorul 2.13, coeficientul de disponibilitate. Potrivit metodologiei de calcul, ,,*Punctajul acordat pentru factorul de evaluare - Coeficientul de disponibilitate peste 95% (factor de maxim), se va acorda astfel:*

Se va puncta pe baza angajamentului ferm prezentat de ofertant la ofertă.

Toți ofertanţii vor adăuga la oferta o declaraţie pe proprie răspundere prin care își asuma respectarea gradului minim de disponibilitate și includerea acestuia ca și clauză contractuală pentru ofertantul declarat câștigător.

Coeficientul de disponibilitate (D), exprimat în procente (%), definit astfel: ***numărul de autobuze disponibile să circule zilnic pentru autobuzele livrate, ținându-se cont de autobuzele imobilizate într-o zi din cauza defectelor tehnice.***

D (%) = (Nr. autobuze cu podea coborâtă disponibile zilnic/Număr total autobuze cu podea coborâtă din parc) x 100 (%)

Punctajul pentru factorul de evaluare Coeficient de disponibilitate D (%), (factor de maxim) se acordă astfel:

-pentru valoarea ***D*** *(%), cea mai mare se acordă punctajul maxim alocat, respectiv* ***3,5 puncte;***

-pentru alte valori ale acestui coeficient, punctajul ofertei n se acordă astfel:

Pctj.n = *((Dn)/(Dmax)) X* ***3,5 puncte*** *unde: Dmax = valoarea cea mai mare a coeficientului de disponibilitate dintre oferte; Dn = valoare coeficientului de disponibilitate al ofertantului n".*

Din declarația ofertantei ... se observă că aceasta a ofertat un procent de 95%, același cu cel al celorlalte două ofertante, obținând 3,5 puncte. Prin urmare, mențiunea din declarație referitoare la procentul de 5% autobuze aflate în mentenanță reprezintă, de fapt, o concluzie din interpretarea acestui factor de evaluare.

De altfel, criticile contestatoarei referitoare la punctajul factorului tehnic al ofertei ...sunt lipsite de interes în condițiile în care oferta ...rămâne clasată pe primul loc, singura situație favorabilă pentru ... fiind eliminarea acestei oferte ca neconformă și recalcularea integrală a punctajului.

Ca o concluzie rezultată din analiza modului în care a fost desfășurată proocedura de atribuire, Consiliul reține că autoritatea, prin organele desemnate, a fost ghidată de menținerea concurenței între operatori, solicitând tuturor clarificări și completări ale documentelor, aplicarea criteriului de atribuire fiind foarte strictă, în concordanță cu prevederile documentației de atribuire necriticate de operatori, pe acest aspect.

Prin urmare, luând în considerare cele mai sus menţionate, în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge ca nefondate contestaţiile formulate de ... și ... SRL, în contradictoriu cu ....

Pe cale de consecință, Consiliul va admite cererile de intervenție formulate de ..., lider al Asocierii ... în contradictoriu cu ambele contestatoare, în temeiul art. 17 alin. (3) din Legea 101/2016, coroborat cu art. 66 din codul de procedură civilă.

În temeiul aceloraşi dispoziții, admite cererea de intervenție formulată de ... în contradictoriu cu SC ... SRL, în ceea ce privește conformitatea și modul de punctare al ofertei sale.

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

CONSILIUL DECIDE:

în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, respinge ca nefondate contestaţiile formulate de ... și ..., în contradictoriu cu ...

În temeiul art. 17 alin. (3) din Legea 101/2016, coroborat cu art. 66 din codul de procedură civilă, admite cererile de intervenție formulate de ..., lider al Asocierii ... în contradictoriu cu ambele contestatoare.

În temeiul aceloraşi dispoziții, admite cererea de intervenție formulată de ... în contradictoriu cu SC ... SRL, în ceea ce privește conformitatea și modul de punctare al ofertei sale.

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

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

PREŞEDINTE, **MEMBRU,** **MEMBRU,**
....

Redactată în 7 (șapte) exemplare, conţine 156
(o sută cinzeci și șase) pagini