

14 -03- 2018

INTRARE NR. 428
IESIRE

INTRARE NR. 03-615
IESIRE 14.03.2018

CĂTRE:

CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

Str. Stavropoleos nr. 6, sector 3, București

Referitor: Procedură de atribuire contract achiziții publice "Achiziție 400 autobuze urbane"; Anunț de participare nr. 178152/18.08.2017

Autoritate contractantă MUNICIPIUL BUCUREȘTI, cu sediul în Bd. Regina Elisabeta nr. 47, Sector 5, București

fax: 021/3055.587, e-mail: directiaproceduriachizitii@pmb.ro

Subscrisa,
ridică , cu sediul social în

persoană ju-

cu sediul ales pentru comunicarea actelor
de procedură la

în calitate de ofertant clasat pe locul la procedura de atribuire mai sus identi-
ficată,

în temeiul dispozițiilor art. 8 alin. 1 lit. a) din Legea nr. 101/2016, formulăm prezenta:

CONTESTAȚIE

prin care solicităm, în legătură cu procedura de atribuire a contractului de achiziții publice având ca obiect „Achiziție 400 autobuze urbane”, identificată în SEAP prin Anunț de participare nr. 178152/18.08.2017, admiterea contestației și:

- anularea Adresei nr. DPA 295.1/19.02.2018, prin care ni s-a comunicat rezultatul final al procedurii de atribuire identificată cu Anunț de participare nr. 178152/18.08.2017,
- anularea deciziei prin care a fost declarată admisibilă și câștigătoare oferta depusă de Asociera Otokar Europe SAS-Otokar Otomotiv Ve Savunma Sanayi A.S., precum și anularea tuturor actelor administrative emise de autoritatea contractantă care au stat la baza emiterii deciziei de declarare admisibilă și câștigătoare a ofertei depuse de Asociera Otokar Europe SAS-Otokar Otomotiv Ve Savunma Sanayi A.S,
- anularea parțială a Raportului procedurii, cu privire la punctajele acordate ofertelor depuse de subscrisa și de asociera ofertantă declarată câștigătoare,
- anularea Adresei nr. DPA 304.1/21.02.2018, prin care s-a respins cererea subscrisei de comunicare a caracteristicilor și avantajelor, precum și algoritmul de calcul relative la oferta subscrisei și oferta declarată câștigătoare, în funcție de fiecare din cei 14 factori de evaluare;
- anularea Adresei nr. DPA 345.1/28.02.2018 prin care ni s-a respins cererea de a acces la dosarul de achiziție,
- anularea Adresei nr. DPA 358.1/05.03.2018 reprezentând răspunsul la notificarea prealabilă a subscrisei prin care ni s-a comunicat că nu se vor adopta măsuri de remediere,
- Reevaluarea ofertei subscrisei și a ofertei declarate câștigătoare și declararea ofertei depuse de Asociera în principal ca fiind inadmisibilă, iar în subsidiar
ca având un punctaj total inferior ofertei subscrisei, cu consecința declarării ofertei subscrisei ca fiind admisibilă și câștigătoare,

având în vedere următoarele motive de fapt și de drept:

ÎN FAPT

Potrivit Adresei nr. DPA 295.1/19.02.2018, oferta subscrisei a fost declarată admisibilă, însă s-a clasat pe locul cu un punctaj total de 93,93 puncte, din care 43,93 de puncte pentru factorul de evaluare "Calitate" și 50 de puncte pentru factorul de evaluare "Prețul ofertei".

Potrivit aceleași adrese, oferta declarată câștigătoare este cea prezentată de Asocieria Otokar Europe SAS-Otokar Otomotiv Ve Savunma Sanayi A.S. (denumită în continuare Asocieria sau ofertantul declarat câștigător), 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".

La data de 20.02.2018 subscrisa am formulat, în temeiul dispozițiilor art. 228 alin. 2 lit. c) din Legea nr. 99/2016, o cerere prin care am solicitat să ni 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 subscrisei, precum și raportul procedurii.

Prin răspunsul nr. DPA 304.1/21.02.2018, autoritatea contractantă ne-a comunicat că punctajul pentru factorul de evaluare „Calitate” a fost calculat în baza propunerii tehnice, declarată de ofertantul declarat 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, subscrisa am 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 autoritatea contractantă prin adresa nr. DPA 304.1/21.02.2018 nu poate fi primit.

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

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

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

ÎN DREPT

1. Motive pentru care oferta declarată câștigătoare este inadmisibilă sub aspectul neconformității

Potrivit art. 228 alin. 3 din Legea nr. 99/2016, „Oferta admisibilă este oferta care nu este inacceptabilă, neconformă sau neadecvată”.

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”.

În principal, în prezenta cauză oferta declarată câștigătoare este neconformă, întrucât aceasta nu respectă documentele achiziției.

Subscrisa am 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 arătăm în concret cerințele din documentația de atribuire invocate și în fața autorității 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 autorității 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, Asociera 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 autoritatea contractantă prin documentația de atribuire, acesta fiind motivul care împiedică Asociera să participe la procedura de atribuire.

Întrucât autoritatea contractantă a respins solicitarea Asocierii, aceasta din urmă a formulat contestație înregistrată pe rolul Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor (denumit în continuare CNSC), prin care a reiterat solicitările formulate în fața autorității contractante.

Prin Decizia nr. 2781/C7/3213/3229/3266/3275/3297/3341/3389/3410/3506/3522 din 2.10.2017 (denumită în continuare Decizia sau Decizia CNSC), 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 intenționează 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 entităților contractante, respectiv și a celorlalți operatori economici interesați de participarea la procedura de atribuire” (pag. 125 §1 din Decizie).

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, autoritatea 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 Otokar 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 Otokar au lungimea maximă de 18,75 m.

Aceste aspecte rezultă, pe de-o parte, din solicitările de clarificări, notificările prelabile și contestațiile formulate de Asocierie (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, autoritatea contractantă susține că oferta depusă de Asocierie ar fi conformă cu cerințele caietului de sarcini de la capitolul 6.3.2, iar înscrisurile depuse de subscrisa reprezentând modelele de autobuze produse de Asocierie, preluate de pe site-ul oficial al Asocierii, nu ar face dovada contrară.

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

Înscrisurile depuse de subscrisa, chiar aparținând mediului virtual, așa cum reține autoritatea contractantă, au aceeași forță probantă ca orice înscris, făcând dovada faptului că Asocieria 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, autoritatea contractantă motivează conformitatea ofertei Asocierii și prin prisma faptului că subscrisa nu am fi indicat neconformitatea ofertei raportat la elementele din propunerea tehnică depusă de Asociere.

Or, subscrisa nu puteam indica concret elemente din propunerea tehnică a Asocierii, de vreme ce autoritatea a negat de două ori dreptul nostru legal de a avea acces la dosarul de achiziție.

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

Întrucât autoritatea contractantă nu a analizat criticile subscrisei prin verificarea efectivă a propunerii tehnice depuse de Asociere, solicităm 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 autoritatea 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 oferite 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 autorității 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 autoritatea 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 autoritatea contractantă față de contestația formulată de Asocieră, aceasta a solicitat respingerea contestației formulate de Asocieră ca nefondată, întrucât „potențialul ofertant Otokar Europe SAS, nu dispune de autobuze omologate CE de serie pentru lungimile maxime solicitate prin documentația de atribuire, aspecte care îl fac să nu fie eligibil și să corespundă cerințelor din documentația de atribuire”.

Prin nr. 2781/C7/3213/3229/3266/3275/3297/3341/3389/3410/3506/3522 din 2.10.2017, CNSC a respins critica formulată de Asocieră 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 ca-

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." (pag. 129 § ultim din Decizie)

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, autoritatea contractantă susține că afirmațiile subscrisei 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, autoritatea contractantă nu a efectuat o analiză concretă a criticilor invocate de subscrisa, 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 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.

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 autoritatea 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. 2781/C7/3213/3229/3266/3275/3297/3341/3389/3410/3506/3522 din 2.10.2017, CNSC a constatat caracterul nefondat al criticilor aduse specificației tehnice, arătând că autoritatea 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, autoritatea 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, autoritatea contractantă avea obligația de a verifica veridicitatea documentelor depuse de Asociere, precum și certitudinea de îndeplinire a acestui criteriu. Simpla mențiune, într-o declarație a Asocierii, că va respecta cerința din documentația de atribuire privind deschiderea 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 Asocieria 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 Asocierie 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, _____, 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 aceleiași 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, autoritatea 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 autoritatea 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 și cum subscrisa criticam.

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,

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.

Fără de această critică autoritatea contractantă nu a mai formulat niciun punct de vedere.

Subscrisa depunem anexat planșe foto din care rezultă că, într-adevăr, 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 încap 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 hălei service nu există canale de vizitare și implicit nu sunt cricuri pentru suspendarea autobuzelor; elevatoarele au o capacitate de ridicare de max. 3500kg 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 hălei de service pentru cerințele autorității 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 procedura autobuzelor, această modificare putând apărea după începerea procesului de producere a autobuzelor, deci după încheierea contractului. Astfel, este lipsit de relevanță ca

oferantului 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, autoritatea contractantă susține că Asocierea a prezentat în carul propunerii tehnice toate documentele solicitate în caietul de sarcini la cap. 6.2 Materiale.

Așa cum am precizat și în cele ce preced, simpla declarație a Asocierii că va îndeplini anumite cerințe din documentația de atribuire nu este suficientă, autoritatea contractantă având obligația de a verifica veridicitatea declarațiilor Asocierii, precum și certitudinea îndeplinirii cerinței de 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.

1 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 CEEONU R66 nu se aplică autobuzelor din clasa M3, oferta depusă de acesta nefiind astfel conformă.

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

Prin răspunsul la notificarea prealabilă, autoritatea contractantă nu răspunde în concret criticilor formulate de subscrisa, 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 subscrisa îl avea la dispoziție.

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

2. Reevaluarea ofertei subscrisei și a ofertei declarate câștigătoare și declararea ofertei depuse de Asociere ca având un punctaj total inferior ofertei subscrisei, cu consecința declarării ofertei subscrisei ca fiind admisibilă și câștigătoare

Potrivit Adresei nr. 295.1/19.02.2018, subscrisa am 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 aceleași 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 subscrisa am obținut punctajul maxim pentru factorul de evaluare „Prețul ofertei”, rezultând fără echivoc acest aspect și din informațiile furnizate de autoritatea contractantă, diferențele extrem de mici dintre punctele obținute de subscrisa 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 de subscrisa în cele ce preced și apreciază că oferta depusă de Asocierie ar fi conformă, solicităm reevaluarea ofertei subscrisei și a ofertei declarate câștigătoare, cu consecința modificării punctajului acordat subscrisei, în sensul măririi acesteia și declarării ofertei subscrisei 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” autoritatea 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 subscrisă și oferta declarată câștigătoare, subscrisa am solicitat să ni se pună la dispoziție modalitatea de calcul a punctajelor acordate, raportat la cele 14 criterii din Metodologia de calcul și evaluare.

Subscrisa nu am solicitat nici prezentarea unor secrete comerciale și nici a unor informații protejate de dreptul de proprietate intelectuală, pentru a ni 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 subscrisa - raportul dintre putere instalată/masă maximă autorizată (criteriul nr. 1 din factorul de evaluare „Calitate”) sau dintre putere 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 Asocierie sunt publice fie prin postarea pe site-ul membrilor Asocierii, fie prin solicitarea informațiilor de la diverse autorități competente.

Mai mult, subscrisa nu am solicitat să ni 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, autoritatea 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, subscrisei, în calitate de ofertant clasat pe locul 2 în prezenta procedură de atribuire, nu ni 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 al subscrisei, 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, subscrisa suntem 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), subscrisa am solicitat să ni se comunice punctajul acordat și modalitatea de calcul.

Faptul că subscrisa am 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 autoritatea 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”.

Prin urmare, de vreme ce orice persoană fizică sau juridică poate obține contractul de achiziție publică încheiat, fără a i se opune caracterul confidențial al informațiilor conținute privind numărul de autobuze livrate, rezultă în mod evident că subscrisa suntem îndreptățită să cunoaștem aceste informații.

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

În ceea ce privește criteriul nr. 14 referitor la criteriul social, subscrisa am solicitat să ni 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, autoritatea 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 și acceptul scris al persoanelor respective.

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

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

Reevaluând oferta Asocierii, sub aspectul verificării certificatelor obținute de persoanele indicate, precum și a identității persoanelor indicate, Consiliul va constata că oferta subscrisei 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 cărui 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 subscrisa 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 autoritatea contractantă nu arată în concret modalitatea de acordare a punctajului pentru factorul „Calitate”, pentru a putea compara oferta Asocierii cu oferta depusă de subscrisa, 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 subscrisa deținem un punctaj total mai mare, urmând a fi declarată câștigătoare.

În funcție de informațiile ce vor rezulta din accesul la dosarul de achiziție, subscrisa ne rezervăm dreptul de a completa prezenta contestație, având în vedere că, atât la data formulării notificării prelabile, cât și la data formulării prezentei contestații, subscrisei ni s-a negat în mod nelegal dreptul de a lua la cunoștință de dosarul de achiziție și de informațiile cu caracter public ce vizau oferta depusă de Asocierie, informații imperios necesare în respectarea dreptului la apărare și formulării de apărări efective.

Precizăm însă 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/tona) (factor de maxim) (pe baza fișei tehnice din care să rezulte puterea instalată maximă în kw și masa maximă autorizată a vehiculului oferat) – 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 oferat) – 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 timpuri 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-IIfov= 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-IIfov) – 5 puncte
- Observând factorii 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 autorității contractante de a verifica nu numai informațiile 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 – subscrisa, 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.

Subscrisa nu suntem însă în posesia acestui proces-verbal cu anexele sale, astfel încât solicităm anularea parțială a raportului procedurii, cu privire la punctajele acordate ofertelor depuse de subscrisa și de asocierea ofertantă declarată câștigătoare, precum și reevaluarea ofertei subscrisei 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 subscrisei, cu consecința declarării ofertei subscrisei ca fiind admisibilă și câștigătoare.

Reiterăm faptul că ne rezervăm dreptul de a ne completa orice argumente în sensul caracterului nelegal al Raportului procedurii și al Adresei nr. DPA 295.1/19.02.2018, în ceea ce privește modalitatea de evaluare a ofertei subscrisei și a ofertei Asocierii, ulterior accesului la dosarul de achiziție.

3. Accesul la documentele dosarului

Potrivit art. 19 alin. 1 din Legea nr. 101/2016, *“La cerere, părțile cauzei au acces la documentele dosarului constituit la Consiliu, în aceleași condiții în care se realizează accesul la dosarele constituite la instanțele de judecată potrivit prevederilor Legii nr. 134/2010, republicată, cu modificările ulterioare, cu excepția documentelor pe care operatorii economici le declară ca fiind confidențiale, întrucât cuprind, fără a se limita la acestea, secrete tehnice și/sau comerciale, stabilite conform legii, iar dezvăluirea acestora ar prejudicia interesele legitime ale*

operatorilor economici, în special în ceea ce privește secretul comercial și proprietatea intelectuală. Caracterul confidențial trebuie demonstrat prin orice mijloace de probă.”

În prezenta cauză se impune să ni se permită accesul la documentele dosarului constituit la Consiliu, inclusiv la dosarul de achiziție, în vederea respectării dreptului subscrisei la apărare.

Articolele invocate de autoritatea contractantă în susținerea caracterului confidențial al ofertei depuse de Asocieri nu pot fi reținute, dispozițiile art. 19 alin. 1 din Legea nr. 101/2006 mai sus citate prevăzând în mod expres că numai în situația în care informațiile solicitate privesc *secrete tehnice și/sau comerciale, stabilite conform legii, iar dezvăluirea acestora ar prejudicia interesele legitime ale operatorilor economici, în special în ceea ce privește secretul comercial și 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 contractată are obligația de a transmite Consiliului, în termenul prevăzut la alin. (1) [5 zile], o copie a dosarului achiziției publice, achiziției sectoriale sau al concesiunii, precum și dovada înaintării punctului de vedere către contestator și orice documente considerate edificatoare, cu excepția anunțurilor de participare publicate în SEAP și a documentației de atribuire, atunci când aceasta este disponibilă și poate fi descărcată direct din SEAP”*.

În aceste condiții, subscrisea solicităm accesul la dosarul constituit pe rolul CNSC după transmiterea dosarului de achiziție de către autoritatea contractantă, întrucât numai în aceste condiții subscrisei ni s-ar asigura dreptul la apărare, urmând să completăm/să precizăm susținerile noastre în funcție de informațiile rezultând din documentele dosarului.

Probe: înscrisurile din dosarul de achiziție.

În cadrul probei cu înscrisuri, depunem anexat înscrisuri de pe site-ul oficial al Asocierii, din care rezultă că aceasta nu dispune de autobuze cu dimensiunile solicitate prin documentația de atribuire, precum și înscrisuri de pe site-ul RAR din care rezultă că atelierul service propus de Asociere nu îndeplinește cerințele din documentația de atribuire privind personalul și dotarea necesare și autorizarea RAR pentru prestarea de activități pentru vehicule din categoria M3.

Tot în cadrul probei cu înscrisuri depunem anexat planșe foto, din care rezultă că subscrisa deține dotarea necesară efectuării de reparații la vehiculele din categoria M3.

În cadrul probei cu înscrisuri, subscrisa solicităm emiterea unei adrese către RAR prin care această autoritate să ne comunice dacă:

- la data de 10.11.2017, atelierul service _____ 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 oferite din gama de 10 m cu o lungime de maxim 10700 mm, din gama de 12 m cu o lungime de maxim 12350mm și din gama de 18 m cu o lungime de maxim 18400mm, conform documentației de atribuire.
- autorizația tehnică emisă de RAR nr. 19558/17.02.2017 reprezintă autorizarea _____ pentru efectuarea de activități de reparații vehicule din categoria M3.
- în raportul de audit se menționează dacă _____ deține personalul și dotarea necesară pentru prestarea de activități pentru vehicule din categoria M3.

De asemenea, subscrisa solicităm 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

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 subscrisa, 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.

Anexăm prezentei și împuternicire avocațială emisă în temeiul contractului de asistență juridică nr. 1959684/22.02.2018.

Lista Atelierelor care prestează servicii de reparații și/sau reglare pentru vehicule rutiere (unități service auto) la data 20-02-2018

Începând cu 28.08.2013 operatorii economici care desfășoară activități tip Service Auto, sunt autorizați de către R.A.R. în conformitate cu Legea 51/2013 care modifică și completează OG 82/2000 aprobată prin Legea 222/2003. Autorizațiile tehnice valabile la data intrării în vigoare a prezentului ordin se înlocuiesc cu noul model de autorizație tehnică cu ocazia primului audit de supraveghere planificat, cu condiția respectării de către titular a condițiilor în baza cărora a fost acordată autorizația tehnică.

Județ: Clasă: Categorie:
 Activitate:
 Atelier:

Nume societate: HAPPY GARAGE SRL

CUI 33732134

Adresa sediu social: ȘOS. ODĂI, NR. 93-101, HALĂ ȘI PLATFORMĂ, SECTORUL 1, BUCUREȘTI

Adresa punct de lucru: ȘOS. ODĂI, NR. 93-101, HALĂ ȘI PLATFORMĂ, SECTORUL 1, BUCUREȘTI

Telefon: 0727000004

Clasa: 2

Activități:

A1. ACTIVITĂȚI DE REPARAȚII ALE VEHICULELOR RUTIERE

A1.1 motor și sistemele auxiliare: (Categorie M1,N1)

A1.1.1 mas și mac:

A1.1.1.1 cu carburanți și/sau injecție mecanică

A1.1.1.2 cu injecție cu gestiune electronică și sisteme de depoluare

A1.1.1.3 cu injecție directă de înaltă presiune și sisteme de depoluare

A1.1.4 sisteme auxiliare

A1.2 sistemul de transmisie (Categorie M1,N1)

A1.2.1 transmisie mecanică

A1.2.1.1 în trepte și cu tracțiune pe o axă sau pe mai multe axe

A1.2.1.2 în trepte, asistată și cu tracțiune pe o axă sau pe mai multe axe

A1.2.1.3 în trepte, asistată cu gestiune electronică și cu tracțiune permanentă pe mai multe axe

A1.2.2 transmisie automată:

A1.2.2.1 cu convertizor și tracțiune pe o axă sau pe mai multe axe

A1.2.2.2 cu convertizor gestionat electronic și tracțiune pe o axă sau pe mai multe axe

A1.2.2.3 cu convertizor gestionat electronic și tracțiune permanentă pe mai multe axe

A1.2.3 transmisie cu variator:

A1.2.3.1 cu variator mecanic

A1.2.3.2 cu variator cu gestiune electronică

A1.3 sistemul de rulare: (Categorie M1,N1)

A1.3.1 roți

A1.3.3 suspensii:

A1.3.3.1 suspensie mecanică și/sau mecano-hidraulică.

A1.3.3.1.1 suspensie mecanică

A1.3.3.1.2 suspensie mecano-hidraulică

A1.3.3.1.3 suspensie mecano-hidraulică cu gestiune electronică (activă)

A1.3.3.2 suspensie pneumatică:

A1.3.3.2.1 cu reglare mecanică

A1.3.3.2.2 cu gestiune electronică

A1.4 sistemul de direcție: (Categorie M1,N1)

A1.4.1 fără asistare

A1.4.2 cu asistare hidraulică

A1.4.3 cu asistare electrică

A1.5 sistemul de frânare: (Categorie M1,N1)

- A1.5.1 sistem de frânare mecanic
- A1.5.2 sistem de frânare hidraulic:
 - A1.5.2.1 fără asistare
 - A1.5.2.2 cu asistare și fără sisteme avansate de control
 - A1.5.2.3 cu asistare și cu sisteme avansate de control
- A1.5.4 sistem de frânare electric
- A1.6 sistemul electric: (Categorie M1,N1)
 - A1.6.1 sistem electric clasic
 - A1.6.2 sistem electric cu echipamente în rețea (CAN) cu și fără circuit de înaltă tensiune:
 - A1.6.2.1 cu dispozitive optice clasice
 - A1.6.2.2 cu dispozitive optice adaptive
- A1.7 caroserie: (Categorie M1,N1)
 - A1.7.1 caroserie autoportantă:
 - A1.7.1.1 repararea caroseriei fără intervenții la structura de rezistență
 - A1.7.1.5 acoperirea anticorozivă
 - A1.7.2 caroserie pe șasiu:
 - A1.7.2.1 repararea caroseriei fără intervenții la șasiu
 - A1.7.2.5 acoperirea anticorozivă
 - A1.7.3 alte intervenții la caroserie, inclusiv la amenajările interioare
- A1.8 alte sisteme: (Categorie M1,N1)
 - A1.8.1 sisteme de reținere:
 - A1.8.1.1 cu centuri de siguranță clasice
 - A1.8.1.2 cu centuri de siguranță cu prestrângere în caz de impact
 - A1.8.1.3 cu alte sisteme de reținere
 - A1.8.2 sisteme electronice de asistență a conducătorului auto:
 - A1.8.2.1 sistem adaptiv de menținere a vitezei
 - A1.8.2.2 sistem de avertizare la schimbarea benzii de circulație
 - A1.8.2.3 sistem automat de evitare și atenuare a impactului
 - A1.8.2.4 alte sisteme
 - A1.8.3 sisteme de vizibilitate directă și indirectă
 - A1.8.4 sisteme de încălzire, de climatizare și/sau de refrigerare
 - A1.8.4.1 cu sursa de energie de la motorul de tracțiune
 - A1.8.4.2 independente
- A2. ACTIVITĂȚI DE ÎNTREȚINERE A VEHICULELOR RUTIERE
- A3. ACTIVITĂȚI DE REGLĂRI FUNCȚIONALE ALE VEHICULELOR RUTIERE
- B1. ACTIVITĂȚI DE REPARAȚII ALE COMPONENTELOR ȘI ALE SISTEMELOR VEHICULELOR RUTIERE
 - B1.3 sistemul de rulare și componentele acestuia



RATIONAL CHOICE FOR PUBLIC TRANSPORTS
LOW OPERATING COST
FLEXIBLE CONFIGURATIONS
FULL LOW FLOOR
INDEPENDENT FRONT SUSPENSION

Length Up to 94   ASR EBS

KENT C

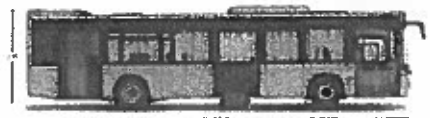
Otokar

KENT C

IT PAYS TO CHOOSE RATIONALLY

Il est évident que le choix d'un véhicule est une décision importante. C'est pourquoi il est essentiel de choisir rationnellement. Cela signifie de prendre en compte tous les aspects du véhicule, de son coût d'achat à son coût d'entretien, en passant par sa performance et sa fiabilité. Le choix rationnel est le seul qui vous permettra de faire le meilleur choix possible.

KENT



SPECIFICATIONS	
Capacité de charge	5000 kg (11023 lb)
Capacité de charge	10 000 kg (22046 lb)
Capacité de charge	15 000 kg (33069 lb)
Capacité de charge	20 000 kg (44092 lb)
Capacité de charge	25 000 kg (55154 lb)

10780 or 12000 X 2540 X 3145

KENT C ARTICULATED



HIGH PASSENGER CAPACITY
FLEXIBLE CONFIGURATIONS
FAST, EASY PASSENGER ACCESS
RATIONAL CHOICE FOR PUBLIC TRANSPORT

Longer
Up to
164
m



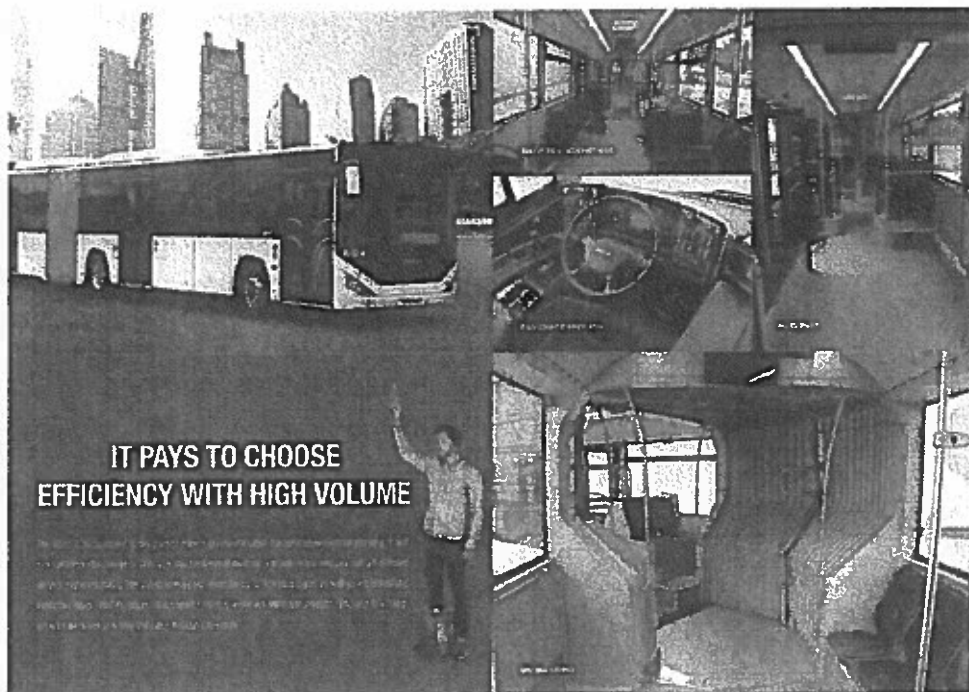
ECAS

EBS



CITY
**KENT C
ARTICULATED**

Onokar

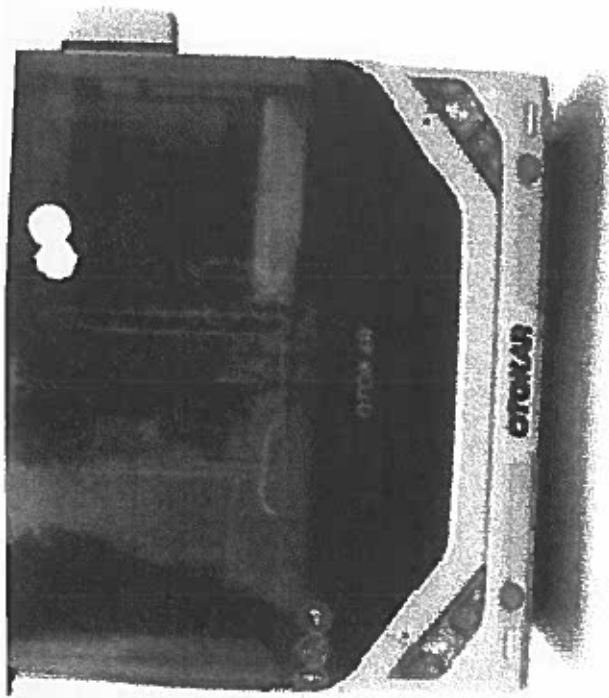


KENT C ARTICULATED

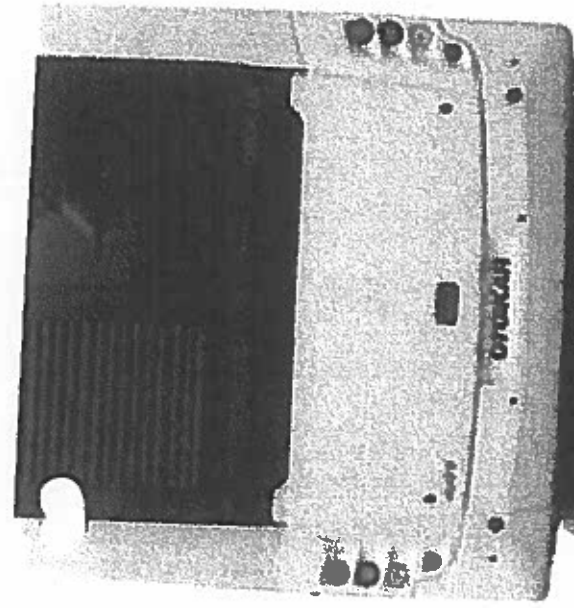


Overall length	187' 4" (57.1m)
Wheelbase	108' 0" (32.9m)
Height	11' 6" (3.5m)
Capacity	100-120 passengers
Engine	300 HP, 12.0L

187'4" X 25'4" X 32'5"



2540

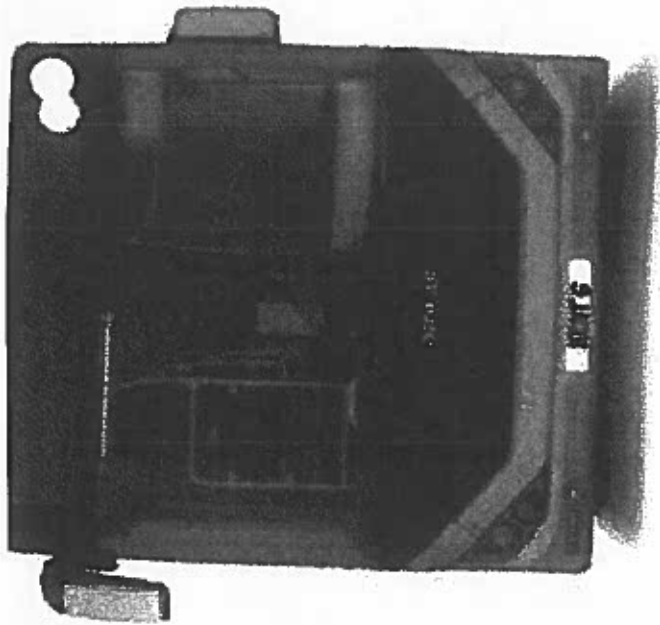


3215

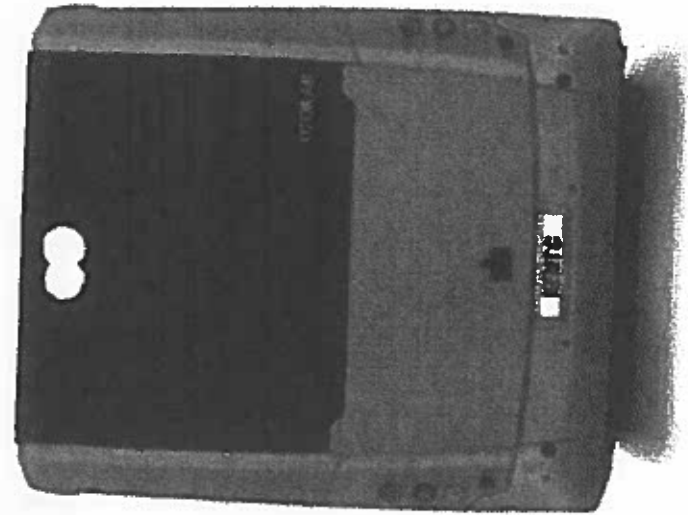
2540

SPECIFICATIONS*

Dimensions (L x W x H)	18740 mm x 2540 mm x 3215 mm
Maximum capacity	38 + 128 + 1 or 38 + 124 + 1 wch + 1
Engine	DAF MX11 Intercooler Turbo Diesel E6
Maximum power	271 kW (369 HP) / 1700 d/d.
Transmission	7F FROTT 640 770R



2540



3145

2510

SPECIFICATIONS

Dimensions (LxWxH)	10780 or 12000 mm x 2540 mm x 3145 mm
Maximum capacity	Up to 92 passengers
Engine	Cummins IS36 7L6 Euro VI
Maximum power	200kW (280 hp) / 2100/min ⁻¹

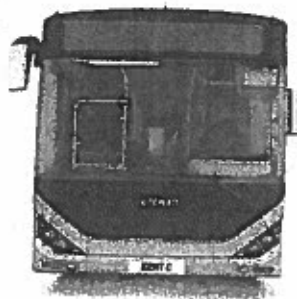
KENT C

- Rational choice for Public Transport
- Low Operating Cost
- Flexible configurations
- Independent front suspension

Dimensions

- Overall length (mm) 10780 / 12600
- Overall width (mm) 2540
- Overall height (mm) 3145
- Wheelbase (mm) 5900

[Click to download product leaflet](#)



Otokar is set to export technology, taking production of Navigo buses to Iran

12/19/2016
Shahin Mera

Otokar's position in the BIST Sustainability Index is reconfirmed

11/5/2016
Seydi I. Z. 16



Malta Gets 33 New Kent 12m Buses

7/10/2016

Show More

All

News

KENT C ARTICULATED

- High Passenger Capacity
- Flexible Configuration
- Easy and Fast Passenger Access
- Rational Choice for Public Transport

Dimensions

- Overall length (mm) 18750
- Overall width (mm) 2540
- Overall height (mm) 3215 (max.)
- Wheelbase 1 (mm) 5900
- Wheelbase 2 (mm) 6740

[Click to download product leaflet](#)



Otokar is set to export technology, taking production of Navigo buses to Iran

12/18/2015
[Show More](#)



Otokar's position in the BIST Sustainability Index is reconfirmed

11/3/2016
[Show More](#)



Malta Gets 33 New Kent 12m Buses

7/18/2016
[Show More](#)

[All News](#)

MECANICA

AIR CONDITIONER

ELECTRICAL

MECANICA

