



Catre: CONSILIUL NATIONAL DE SOLUTIONARE A CONTESTATIILOR
Str. Stravropoleos, nr.6, Sector 3, Bucuresti

Fax: 021/310.46.42

E-mail: office@cnsr.ro

Spre stiinta: PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCURESTI -Directia Generala Achizitii
Bulevardul Regina Elisabeta 47, Sector 5, Bucuresti 030167

Fax: 021/305.55.87

E-mail: directiaproceduriachizitii@pmb.ro

Ref. la: Licitatie deschisa - 400 autobuze urbane (320 de autobuze din gama de 12m, 50 de autobuze din gama de 10 m si 30 de autobuze din gama de 18 m) pentru transportul public, conform cerintelor caietului de sarcini nr. 455963/23.05.2017, organizata de autoritatea contractanta a Municipiului Bucuresti - anunt de participare publicat in SEAP nr. 178152/18.08.2017

Obiect: Contestatie in baza art. 8, art. 10 si urm. din Legea 101/2016

Data: 15.03.2018

ONORAT CONSILIU,

Subscrisa _____, cu sediul in _____

_____ avand _____ si _____ cod IBAN _____

_____ reprezentata legal de administratorii _____

si _____, cu sediul ales pentru comunicarea actelor in _____

Bucuresti, Str. _____ Bucuresti, persoana

desemnata cu primirea corespondentei _____ prin _____

In calitate de operator economic ofertant la procedura de licitatie deschisa organizata de catre Primaria Municipiului Bucuresti conform anuntului de participare publicat in SEAP sub nr. 178152/18.08.2017 avand ca obiect furnizarea catre autoritatea contractanta de 400 autobuze urbane (320 de autobuze din gama de 12m, 50 de

autobuze din gama de 10 m si 30 de autobuze din gama de 18 m) pentru transportul public,

In contradictoriu cu autoritatea contractanta **Primaria Municipiului Bucuresti** (in continuare „**PMB**” sau „**Autoritatea contractanta**”) cu sediul in Bulevardul Regina Elisabeta 47, Sector 5, Bucuresti,

In temeiul art. 8, art.10 si urmatoarele din Legea 101/2016 privind remediile si caile de atac in materie de atribuire a contractelor de achizitie publica, a contractelor sectoriale si a contractelor de concesiune de lucrari si concesiune de servicii, precum si pentru organizarea si functionarea Consiliului National de Solutionare a Contestatiilor, (denumita in continuare „**Legea 101/2016**”), formulam in termenul legal prezenta:

CONTESTATIE

Impotriva :

- (i) **Rezultatului final al procedurii de atribuire comunicat prin adresa nr. DPA 296.1 din 19.02.2018 privind Licitatia deschisa - 400 de autobuze urbane pentru transportul public;**
- (ii) **Raportului procedurii de atribuire nr. 248/19.02.2018 comunicat la 21.02.2018,**
- (iii) **Raspunsului Autoritatii contractante nr. DPA 361.1/06.03.2018 la notificarea prealabila formulata de subscrisa in data de 01.03.2018,**

pe care intelegem sa le criticam pentru motive de netemeinicie si nelegalitate,

prin care solicitam admiterea contestatiei, iar prin decizia pe care o veti pronunta sa dispuneti :

I. Anularea urmatoarelor acte :

- (i) Rezultatul final al procedurii de atribuire comunicat prin Adresa nr. DPA 296.1 din 19.02.2018 privind Licitatia deschisa - 400 de autobuze urbane pentru transportul public ;
- (ii) Raportul procedurii de atribuire nr. 248/19.02.2018 comunicat la 21.02.2018 prin care oferta subscrisei a fost declarata admisibila dar necastigatoare, fiind clasata pe pozitia a III-a;
- (iii) Raspunsul Autoritatii contractante nr. DPA 361.1/06.03.2018 la notificarea prealabila formulata de subscrisea in data de 01.03.2018 ;

II. Obligarea Autoritatii contractante la adoptarea urmatoarelor masuri de remediere, cu consecinta reluarii procedurii de achizitie si declararii castigatoare a ofertei subscrisei, dupa cum urmeaza:

- 1) Constatatarea neconformitatii ofertelor depuse de catre *Asocierea OTOKAR EUROPE SAS - OTOKAR OTOMOTIV VE SAVUNMA SANAYI A.S.* si *KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S.* fata de cerintele de calificare la procedura de atribuire astfel cum au fost stabilite prin Caietul de sarcini 455963/23.05.2017;
- 2) In masura respingerii solicitarii indicate la punctul II.1), reevaluarea punctajului acordat pentru factorul de evaluare "calitate" fata de candidatii *Asocierea OTOKAR EUROPE SAS - OTOKAR OTOMOTIV VE SAVUNMA SANAYI A.S.* si *KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S.*, in conformitate cu Metodologia de calcul si evaluare pentru acordarea punctajelor fiecarui factor si cu legislatia nationala/europeana in materie, fata de imposibilitatea dovedirii de catre acesti ofertanti a cerintelor impuse in documentatia de atribuire;
- 3) Reevaluarea ofertei depuse de subscrisea pentru factorul de evaluare "Calitate", cu consecinta recalcularii punctajului acelu/aceleor subfactor/i pentru care subscrisea nu a obtinut punctajul maxim si/sau a fost depunctata in mod neintemeiat ori incalcandu-se principiul egalitatii de tratament;

III. Suspendarea procedurii de atribuire pana la solutionarea prezentei contestatii, potrivit art.22 din Legea 101/2006.

Avand in vedere urmatoarele

MOTIVE

I. Anularea Rezultatului final al procedurii de atribuire comunicat prin adresa nr. DPA 296.1 din 19.02.2018 privind Licitatia deschisa – 400 de autobuze urbane pentru transportul public, a Raportului procedurii de atribuire nr. 248/19.02.2018 comunicat la 21.02.2018 si a Raspunsului Autoritatii contractante nr. DPA 361.1/06.03.2018 la notificarea prealabila formulata de subscrisa in data de 01.03.2018.

- Circumstantierea cadrului legal

In fapt, la data de 18.08.2017, Autoritatea Contractanta a publicat in Sistemul Electronic de Achizitii Publice (SEAP) anuntul de participare nr. 178152/18.08.2017 si documentatia de atribuire aferenta, incluzand Caietul de sarcini nr. 455936/23.05.2017 (denumit in continuare „Caietul de sarcini”) privind Licitatia deschisa - 400 autobuze urbane (320 de autobuze din gama de 12m, 50 de autobuze din gama de 10 m si 30 de autobuze din gama de 18 m) pentru transportul public.

Potrivit rezultatului final al procedurii de atribuire comunicat prin adresa nr. DPA 296.1 din 19.02.2018 privind Licitatia deschisa – 400 de autobuze urbane pentru transportul public, autoritatea contractanta a comunicat ca oferta subscrisei s-a clasat pe locul trei cu 93,52 puncte dintre care 47,57 de puncte pentru factorul de evaluare „ Calitate ” si 45,95 de puncte pentru factorul de evaluare “ Pretul ofertei ” .

Pe primul loc clasat se afla OTOKAR EUROPE SAS – OTOKAR OTOMOTIV VE SAVUNMA SANAYI A.S. cu un punctaj total de 94,06 dintre care 49,15 de puncte la factorul de evaluare “ Pretul ofertei ” si 44,91 pentru factorul de evaluare “ Calitate ”.

Impotriva Rezultatului final al procedurii de atribuire comunicat prin adresa nr. DPA 296.1 din 19.02.2018 si a Raportului procedurii de atribuire nr. 248/19.02.2018 comunicat la 21.02.2018, subscrisa am formulat plangere prealabila inregistrata la PMB cu nr. 346/01.03.2018 (ANEXA 1) prin care am solicitat revocarea acestor acte si adoptarea masurilor de remediere prezentate in petitul prezentei contestatii.

Prin Raspunsul la notificarea prealabila comunicat de catre Autoritatea contractanta prin adresa nr. DPA 361.1/06.03.2018 (ANEXA 2), aceasta a respins solicitarile subscrisei, concluzionand ca nu va adopta masurile de remediere cerute, fara insa a argumenta motivele respingerii raportat la continutul notificarii.

Astfel, potrivit art. 8 din Legea 101/2016: *„Persoana care se considera vatamata de raspunsul primit la notificarea prealabila sau care nu a primit niciun raspuns in termenul prevăzut la art. 6 alin. (4), precum si oricare persoana care se considera vatamata de masurile de remediere adoptate de autoritatea contractanta poate sesiza Consiliul în vederea anularii actului autoritatii contractante, obligarii acesteia la emiterea unui act sau la adoptarea de masuri de remediere, precum si pentru recunoasterea dreptului pretins sau a interesului legitim [...]”*.

In acest sens, am inteles sa formulam prezenta contestatie, in vederea anularii actelor contestate si a obligarii autoritatii contractante la adoptarea masurilor de remediere solicitate, pentru motivele pe care le vom prezenta pe larg in cele ce urmeaza.

- **Incalcarea principiului transparentei prevazut in mod expres de art.2 alin.(2) din Legea 98/2016 privind achizitiile publice (in continuare „Legea 98/2016”)**

Aratam ca dupa comunicarea Rezultatului final al procedurii de atribuire prin adresa nr. DPA 296.1 din 19.02.2018 (in continuare „Rezultatul procedurii”), subscrisa am formulat cerere de studiu a dosarului achizitiei publice, in temeiul art. 217 alin.(6) din Legea 98/2016 (ANEXA 3).

Fata de aceasta solicitare, PMB a comunicat prin adresa nr. DPA 319.1/22.02.2018 (ANEXA 4) refuzul de a asigura accesul la dosarul de achizitie, fata de caracterul confidential al oferelor tehnice si financiare declarat de catre ofertanti si avand in vedere prevederile art. 231 alin. 6 din Legea 99/2016.

Ulterior, dupa comunicarea din 21.02.2018 a Raportului procedurii de atribuire nr. 248/19.02.2018 (in continuare „Raportul procedurii”), subscrisa am formulat in temeiul art. 217 alin.(6) din Legea 98/2016 cerere de comunicare in mod urgent a Anexei - KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S., Anexei - MERCEDES BENZ ROMANIA S.R.L., Anexei - Asocierea OTOKAR EUROPE SAS - OTOKAR - OTOMOTIV VE SAVUNMA SANAYI AS precum si a Centralizatorului - Fisa de punctaj, ce fac parte integranta din procesul verbal nr.9 din 17.01.2018, reprezentand punctajele aferente factorului evaluare calitate. Cererea care a fost completata in urmatoarea zi, respectiv la 23.02.2018 cu precizarea ca Autoritatea va putea cenzura datele declarate confidentiale de catre cei doi ofertanti, dar astfel incat subscrisa sa putem cunoaste punctajele obtinute de ofertanti pentru fiecare subfactor din cadrul factorului de evaluare „Calitate” (ANEXA 5 - cereri depuse de

catre subscrisa la Autoritatea contractanta, respectiv cererea cu nr. de inregistrare 1602023 din 22.02.2018 si cea cu nr. inregistrare 1602077 din 23.02.2018).

Totusi, autoritatea contractanta a comunicat subscrisei prin adresa DPA 328.1/26.02.2018 (ANEXA 6) doar Anexa

Fisa punctaj pentru factorul de evaluare "calitate", insa fara a preciza punctajul obtinut pentru fiecare subfactor in parte, fara ca adresa sa contina stampila si semnatura autoritatii si fara a oferi vreo precizare sau informatie cu privire la Centralizatorul - Fisa de punctaj.

Aceleasi aspecte au fost reluate prin raspunsul la notificarea prealabila pe care il consideram neintemeiat si prin care autoritatea a incalcat principiul transparentei atribuirii contractului de achizitie publica intrucat:

- Nu ni s-a permis sa cunoastem punctajele obtinute insasi de subscrisa pentru fiecare subfactor din cadrul factorului de evaluare „calitate”, in ciuda faptului ca aceste date ne vizeaza si deci nu au caracter confidential fata de subscrisa, ceea ce ne indreptateste sa avem suspiciuni cu privire la legalitatea si temeinicia Rezultatului procedurii;
- Oferta tehnica depusa de KARSAN nu a fost declarata confidentiala, nici raspunsul la clarificarile solicitate de autoritate dupa deschiderea ofertelor, potrivit celor stipulate in Raportul procedurii, astfel incat refuzul Autoritatii de comunicare a celor solicitate in legatura cu acesta trebuie considerat nelegal;
- In baza principiului transparentei trebuie ca autoritatea contractanta sa permita verificarea respectarii egalitatii de tratament intre candidati, insa acest lucru nu a putut fi analizat de catre subscrisa, intrucat PMB nu a comunicat modalitatea de calcul si procentul obtinut pentru fiecare subfactor aferent factorului de evaluare "calitate" pentru fiecare ofertant, astfel cum am solicitat.

In plus, invederam ca raspunsul autoritatii contractante cu privire la refuzul de a comunica datele solicitate si intemeiat pe dispozitiile art. 217 alin. (4) din Legea nr. 98/2016 care prevad faptul ca dosarul de achizitie publica are caracter de document public, ulterior finalizarii procedurii de atribuire a fost emis in afara obiectului cererii noastre, intemeiate pe dispozitiile art. 217 alin. (6) din aceeași lege.

Definita ca fiind un principiu fundamental in procesul achizitiilor publice, transparenta constituie un veritabil instrument de control, o garantie a utilizarii

eficiente si legale a resurselor financiare ale autoritatilor contractante, reprezentand o conditie esentiala pentru integritate si prevenirea coruptiei in domeniul achizitiilor publice. Aplicarea principiului transparentei vine in sprijinul consolidarii procesului de achizitie publica, asigurand credibilizarea publica a acestui proces.

Astfel, consideram ca prin comunicarea documentelor solicitate de subscrisa in temeiul legii, nu se putea incalca confidentialitatea informatiilor declarate de catre ofertanti, asa cum nelegal sustine Autoritatea contractanta, deoarece **singura oferta tehnica declarata confidentiala a fost aceea a candidatului declarat castigator**, iar pe de alta parte subscrisa a solicitat sa cunoastem punctajul obtinut pentru fiecare subfactor al criteriului de evaluare "calitate", centralizatorul – fisa de punctaj aferente PV 9 din 17.01.2018, aspecte pe care PMB nu le-a facut transparente.

II. Neconformitatea ofertelor depuse de catre Asocierea OTOKAR EUROPE SAS – OTOKAR OTOMOTIV VE SAVUNMA SANAYI A.S. si KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S. fata de cerintele de calificare la procedura de atribuire astfel cum au fost stabilite prin Caietul de sarcini 455963/23.05.2017.

Potrivit art. 137 alin. (1) din Normele Metodologice din 2016 de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achizitie publica/acordului-cadru din Legea 98/2016 privind Achizitiile publice (in continuare "Normele Metodologice"): *"Comisia de evaluare are obligatia de a respinge ofertele inacceptabile si neconforme. (4) Ofertele care nu au fost respinse de comisia de evaluare in urma verificarii si evaluarii reprezinta oferte admisibile. (5) Comisia de evaluare are obligatia de a stabili oferta câstigatoare dintre ofertele admisibile"*.

In plus, alin. (3) lit. a) din cadrul articolului antementionat stabileste ca: *"oferta este considerata neconforma in urmatoarele situatii: a) nu satisface in mod corespunzator cerintele caietului de sarcini; [...] d) propunerea financiara nu este corelata cu elementele propunerii tehnice ceea ce ar putea conduce la executarea defectuoasa a contractului, sau constituie o abatere de la legislatia incidenta, alta decât cea in domeniul achizitiilor publice;"*.

In baza prevederilor legale, consideram ca ofertele OTOKAR si KARSAN nu sunt admisibile, acestea fiind neconforme, neputand satisface in mod corespunzator cerintele Caietului de sarcini 455963/23.05.2017 (in continuare „Caietul de sarcini”), respectiv nu indeplinesc toate cerintele de calificare impuse de documentatia de atribuire, astfel cum vom arata in mod structurat in cele ce urmeaza.

II.1. Neconformitatea ofertei depuse de Asocierea OTOKAR EUROPE SAS - OTOKAR OTOMOTIV VE SAVUNMA SANAYI A.S

- A. *Asocierea OTOKAR EUROPE SAS - OTOKAR OTOMOTIV VE SAVUNMA SANAYI A.S (in continuare "Asocierea OTOKAR") nu are unitate de service autorizata RAR pentru autobuzele ofertate.*

Achizitorul are obligatia impusa de lege de a respinge oferta ca neconforma, in cazul in care oferta depusa de un anumit candidat nu indeplineste in integralitate toate conditiile impuse in Caietul de sarcini.

Potrivit subsectiunii 1.1. "Obiectul si domeniul de aplicare" din Caietul de sarcini s-a stabilit ca: "Autobuzele vor avea omologarile acordate de catre autoritatile competente din statele membre ale Uniunii Europene, in categoria M3, in baza directivelor-cadru [...]";

Sub un prim aspect, rezulta ca vehiculele (autobuze) ofertate de candidati trebuie sa detina omologarile impuse de lege pentru categoria M3.

La punctul 32 de la "Conditii tehnice eliminatorii" s-a impus: "Angajamentul ferm al ofertantului ca dispune de personalul si dotarea tehnica necesare asigurarii asistentei tehnice in garantie si service-ului in perioada de garantie a autovehiculelor. Se va prezenta atelierul de service care trebuie sa fie in aria administrativ teritoriala a Municipiului Bucuresti. La ofertare se va prezenta autorizarea RAR a atelierului service."

Aceasta conditie este reluata la capitolul 12 "Garantii" din Caietul de sarcini, pagina 42 unde se arata ca: "Ofertantul va prezenta personalul si dotarea tehnica necesara asigurarii asistentei tehnice in garantie si service-ului in perioada de garantie a autovehiculelor. La ofertare se va prezenta autorizarea RAR - Registrul Auto Roman a atelierului service, care trebuie sa fie in aria administrativ - teritoriala a Municipiului Bucuresti."

Sub un al doilea aspect, rezulta ca autorizarea RAR a atelierului de service - pe care trebuie sa il asigure ofertantul pentru "dotarea tehnica necesara asigurarii asistentei tehnice in garantie si service-ului in perioada de garantie a autovehiculelor" - trebuie sa fie pentru activitati de reparare si intretinere a vehiculelor din categoria M3, intrucat aceste vehicule (autobuze) pot face obiectul eventualelor lucrari de reparare/intretinere.

Potrivit clarificarii nr.9 publicata in SEAP prin adresa DPA 1164.1/ 06.09.2017, la raspunsul nr.3 autoritatea contractanta a stabilit ca: *"Isi mentine raspunsul din adresa DPA nr. 1054.1/25.08.2017 publicat in SEAP sub numele Raspuns Clarificare SEAP 4 [...] nu impune niciun fel de restrictie privind modalitatea in care viitorul furnizor va asigura activitatea de service si intretinere a vehiculelor, cu respectarea prevederilor legale in domeniul achizitiilor publice. Totodata, referitor la solicitarea <<obligativitatea efectuarii activitatii de service direct de catre ofertant va duce la restrictionarea liberei concurente in cadrul procedurii de atribuire>> entitatea contractanta face precizarea ca intretinerea si mentenanta (cu exceptia intretinerii si mentenantei zilnice) pentru toate produsele ce vor fi livrate, se vor efectua pe cheltuiala si prin grija furnizorului, in service-urile sale aflate in aria Municipiului Bucuresti si/sau Jud. Ilfov."*

In plus, potrivit clarificarii nr.12 publicata in SEAP prin adresa DPA 1221.1/13.09.2017, la raspunsul cu nr.14 s-a stabilit ca: *"Entitatea contractanta isi mentine punctul de vedere cu privire la faptul ca unitatea de service trebuie sa fie atestata RAR. Din punct de vedere juridic unitatea de service poate sa apartina furnizorului, poate sa fie membru intr-un contract de asociere cu furnizorul, sau poate sa fie un subcontractant al furnizorului"*.

Conform Raportului procedurii Asocierea OTOKAR a declarat in cadrul ofertei ca tert subcontractant in vederea indeplinirii unor activitati care fac parte din obiectul contractului de achizitie publica, pe HAPPY GARAGE S.R.L., acesta raspunzand in fata contractantului de organizarea si derularea tuturor etapelor necesare in acest scop, potrivit art. 3 pct. 51 yy) din Legea 98/2016.

Precizam ca **din informarea oficiala (care NU a fost preluata din "mediul virtual" astfel cum sustine PMB in raspunsul la Notificarea prealabila) emisa de Registrul Auto Roman (in continuare "RAR") din data de 08.08.2017- inainte de deschiderea ofertelor (ANEXA 7), dar si din informarea oficiala RAR din data de 17.01.2018 emisa - dupa deschiderea ofertelor (ANEXA 8), rezulta ca atelierul service Happy Garage SRL cu sediul in Sos. Odai nr. 93-101, Bucuresti, Sector 1 nu este autorizat RAR sa desfasoare activitati de reparare si intretinere a vehiculelor din categoria de omologare M3, clasa I, ce fac obiectul contractului de achizitie.**

Anexa II - Definierea categoriilor si tipurilor de vehicule, din cadrul Directivei 2007/46/CE de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor si remorcilor acestora, precum si a sistemelor, componentelor si unitatilor tehnice

separate destinate vehiculelor respective, stabileste ca vehiculele din categoria M3 sunt acele "vehicule proiectate si construite pentru transportul pasagerilor, cu mai mult de opt locuri pe scaune in afara scaunului conducatorului auto si cu o masa maxima mai mare de 5 tone".

Potrivit site-ului oficial RAR, dar si adreselor oficiale emise de RAR si indicate anterior, service-ul **Happy Garage SRL este autorizat numai pentru autoturisme si vehicule utilitare mici, respectiv categoria M1 si N1** (ANEXA 9 - printscreen cu autorizarea Happy Garage pentru categoriile aferente).

Tot in acest sens, aratam ca in conformitate cu Anexa 1 a Caietului de sarcini: "Achizitorul detine **8 ateliere autorizate de RAR pentru activitati de intretinere si reparatii: A1 cu toate subansamblele de la A.1.1. la A.1.8., A2, A3 in conformitate cu Ordinul 2131/2005 cu modificarile si completarile ulterioare pentru categoria de vehicule M3**".

Capitolul III pct. 2 din Anexa la Ordinul 2131/2005 - Reglementari RNTR 9 privind autorizarea operatorilor economici care desfasoara activitati de reparatii, de intretinere, de reglare, de modificari constructive, de reconstructie a vehiculelor rutiere, precum si de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz (in continuare "Reglementari RNTR 9") - stabileste ca: "**Autorizatia tehnica, al carei model este prevăzut în anexa 11, se va solicita si se va acorda nominalizat pentru tipuri de modificari constructive si/sau pentru activitatea de reconstructie a vehiculelor rutiere, precizandu-se categoria de omologare si de folosinta a vehiculelor de baza (initiale) si completate (finale) si/sau tipul componentelor/echipamentelor utilizate**".

Astfel, in cadrul Anexei 2 din Reglementari RNTR 9 denumita - Cerere tip de autorizare pentru desfasurarea activitatii de reparatii, de intretinere, de reglare a vehiculelor rutiere precum si de dezmembrare a vehiculelor rutiere scoase din uz (model) - sunt indicate: **Categoriile de omologare ale vehiculelor pentru care se solicita autorizarea (M1, M2, M3, N1, N2, N3, Q1, Q2, Q3, Q4 etc.)** cu mentiunea de "**A se bifa de către solicitant categoria de omologare a vehiculului pentru care se solicita autorizarea**".

Ca atare, **in mod legal autorizarea RAR a atelierului de service pe care trebuie sa il asigure ofertantul pentru "dotarea tehnica necesara asigurarii asistentei tehnice in garantie si service-ului in perioada de garantie a autovehiculelor" va trebui sa fie pentru activitati de reparare si intretinere a vehiculelor din categoria de omologare M3.** Aceasta conditie se impune deoarece ea trebuie sa fie in conformitate cu "Obiectul si domeniul de aplicare" din Caietul de sarcini: "Autobuzele

vor avea omologarile acordate de catre autoritatile competente din statele membre ale Uniunii Europene, in categoria M3”.

In plus, conditia ca autorizarea RAR a atelierului de service sa fie pentru activitati de reparare si intretinere a vehiculelor din categoria de omologare M3, rezulta si din faptul ca aceasta conditie este insasi impusa pentru cele 8 service-uri detinute de catre achizitor, conform Anexei 1 la Caietul de sarcini.

Fata de aceste aspecte legale este de la sine-inteles ca **la momentul ofertarii se impunea ca in mod legal autorizarea RAR a service-ului ofertantului OTOKAR sa fie pentru categoria de vehicule M3**, chiar daca acest lucru nu este prevazut in mod expres in Caietul de sarcini, intrucat, in caz contrar, OTOKAR nu ar putea indeplini in mod legal obligatiile prevazute in documentatia de atribuire.

Astfel, printre obligatiile stipulate in sarcina furnizorului si prevazute in Caietul de sarcini s-au stabilit urmatoarele obligatii:

Capitolul 12 – Garantii, Subsectiunea 13: *“Furnizorul va prezenta un angajament ferm privind timpul de rezolvare a defectelor reclamate in perioada de garantie. [...] Remedierea defectiunilor in termenul de garantie se va realiza in maxim 24 de ore pentru interventiile care nu necesita demontari de agregate/echipamente si in maxim 48 de ore pentru remedieri care necesita demontari de agregate/echipamente de la intocmirea notificarii transmise conform Anexelor 2, 3 si 4.”*

Capitolul 12 – Garantii, Subsectiunea 15: *“Oferta va contine procesul de intretinere planificata din care sa reiasa periodicitatea, operatia efectuata, piesele care trebuie inlocuite preventiv, consumabilele, timpii alocati pentru manopera.”*

Capitolul 12 – Garantii, Subsectiunea 17: *“Activitatile de remediere a defectiunilor care nu se pot efectua in atelierele din locatiile prevazute in anexa la contract in termenul de garantie din vina furnizorului se desfoara in totalitate in locatia de service a furnizorului.”*

Capitolul 12 – Garantii, Subsectiunea 18: *“Activitatile de remediere a defectiunilor care nu sunt imputabile furnizorului (tamponari sau comenzi de lucru ordonate de Achizitor) si care nu pot fi remediate de achizitor se vor desfasura in locatia de service a furnizorului.”*

Capitolul 12 – Garantii, Subsectiunea 19: *“In cazul in care pe parcursul primilor 480.000 km, o avarie sau o uzura anormala se repeta la mai mult de 6 % din*

autobuzele livrate, acesta reprezinta un <<defect sistematic>> de conceptie sau de fabricatie. In acest caz, ofertantul declarat castigator este obligat sa verifice, sa reproiecteze, sa inlocuiasa sau sa repare, pe cheltuiala proprie, elementul defect, la toate autobuzele. [...] Pe perioada de garantie si postgarantie, Furnizorul va inlocui sau va repara pe cheltuiala sa toate elementele cu defectele de material si/sau conceptie."

Toate aceste obligatii stabilite in sarcina ofertantului sunt prevazute si in Draftul de Contract de Furnizare de Produse. In plus, la art.14.3 este precizat ca: "**Furnizorul se obliga sa desfasoare activitatile de service si de remediere a defectiunilor care nu pot fi executate de achizitor in locatiile prevazute la art.6 lit. r, in termen de garantie, pe teritoriul Municipiului Bucuresti; in caz contrar, Furnizorul va suporta toate costurile, inclusiv costul rovinei pentru fiecare autobuz deplasat la service.**" La art. 14.5 din acelasi act s-a retinut ca: "**Achizitorul se obliga sa desfasoare activitatea de intretinere si mentenanta planificata [...]**".

In concluzie, toate aceste obligatii de reparare, intretinere si mentenanta a autovehiculelor furnizate, stabilite in sarcina ofertantului, nu vor putea fi executate in mod legal, intrucat unitatea de service care este propusa a efectua astfel de lucrari (HAPPY GARAGE S.R.L.) nu este autorizata sa desfasoare activitati de reparare si intretinere a vehiculelor din categoria de omologare M3, clasa I, ci este autorizata doar pentru autovehicule din categoria M1 si N1.

Astfel, service-ul auto autorizat RAR numai pentru autoturisme si vehicule din categoria de omologare M 1 si N 1 nu poate fi utilizat legal pentru autobuzele ce fac obiectul procedurii de atribuire (care sunt vehicule din categoria de omologare M3), intrucat in acest sens s-ar incalca legislatia europeana si nationala in materie, iar principiul legalitatii actelor administrative nu ar mai fi respectat.

In consecinta, consideram ca fata de cele prezentate, Asocierea OTOKAR a fost in imposibilitate de a prezenta la ofertare autorizarea RAR a atelierului de service pentru activitati de reparare si intretinere a vehiculelor din categoria de omologare M3, clasa I, service-ul Happy Garage SRL fiind autorizat doar pentru autovehicule din categoria M1 si N1, aspect care impunea Autoritatii contractante sa declare aceasta oferta neconforma.

Remarcam ca prin raspunsul la notificarea prealabila autoritatea a aratat ca "*Asocierea OTOKAR a prezentat autorizatia tehnica emisa de RAR nr.*

19558/17.02.2017 si consideram ca ofertantul a indeplinit aceasta cerinta din caietul de sarcini asa cum a fost solicitata prin documentatia de atribuire".

Insa autoritatea contractanta nu a inteles sa faca transparenta autorizatia pe care o indica in motivele de respingere a notificarii noastre si nici macar sa precizeze daca aceasta autorizatie este pentru categoria de vehicule M3, raportat la criticile aduse de subscrisa.

Astfel, Consiliul va trebui sa constate daca Asocierea OTOKAR detinea la momentul depunerii ofertei autorizatia tehnica RAR impusa de lege pentru activitati de reparare si intretinere a vehiculelor din categoria de omologare M3, clasa I.

Drept urmare, in lipsa unei argumentari pertinente si concludente din partea autoritatii fata de cele aratate anterior, apreciem ca toate aspectele sesizate de subscrisa sunt intemeiate si trebuie analizate in mod amanuntit de catre Consiliu in scopul prevenirii incheierii unui contract de achizitie publica care sa incalce legislatia in vigoare cu privire la autorizarea operatorilor economici care desfasoara activitati de reparatii, de intretinere, de reglare, de modificari constructive, de reconstructie a vehiculelor rutiere si respectiv de obtinere a omologarilor ce se impun.

Reiteram ca potrivit Capitolului 12 "Garantii" din Caietul de sarcini s-a stabilit ca: *"Ofertantul va prezenta personalul si dotarea tehnica necesare asigurarii asistentei tehnice in garantie si service-ului in perioada de garantie a autovehiculelor."*

In acest sens, aratam ca din cunostintele noastre autobuzele OTOKAR au motoare marca MAN, iar Happy Garage SRL nu este autorizat in vederea asigurarii asistentei tehnice in garantie si service-ului in perioada de garantie a motoarelor MAN, astfel incat singura posibilitate de asigurare a acestor servicii pentru autobuzele OTOKAR ar fi subcontractarea/cesionarea serviciilor catre service-ul MHS Motors (MHS TRUCK SERVICE SRL) - reprezentantul MAN in Romania.

Insa, la data depunerii ofertei, MAN sau MHS TRUCK SERVICE SRL (singurii autorizati sa repare motoare MAN) nu au fost declarati ca si subcontractanti ai contractului de achizitie publica.

In plus, subcontractarea/cesionarea serviciilor asistentei tehnice in garantie si service-ului in perioada de garantie nu este permisa, potrivit Raspunsului 14 din Clarificare SEAP 12 emis prin adresa DPA nr. 1221.1/13.09.2017: **"Entitatea**

contractanta nu permite cesionarea obligatiilor contractuale ce tin de indeplinirea activitatilor de mentenanta, reparatii si remediere defecte, pe toata perioada garantiei, catre alta unitate service."

Fata de aceste aspecte doveditoare, dar si in conformitate cu conditiile de calificare a ofertei conforme impuse prin Caietul de sarcini, observam ca Asocierea OTOKAR impreuna cu tertul subcontractant HAPPY GARAGE S.R.L. nu indeplineste una dintre cerintele esentiale impuse prin documentatia de atribuire si anume cea prevazuta la punctul 32 "Conditii tehnice eliminatorii" si Cap. 12 "Garantii" din Caietul de sarcini, aspect pentru care se impune calificarea acesteia drept oferta neconforma.

Raportat la aceste critici aratam ca Autoritatea contractanta nu a oferit nicio precizare prin raspunsul la notificarea prealabila, aspect care impune Consiliului analiza celor sesizate cu consecinta obligarii PMB la reevaluarea ofertei depuse de Asocierea OTOKAR si adoptarii masurilor de remediere ce se impun ca urmare a constatarii neindeplinirii de catre ofertant a conditiilor tehnice eliminatorii impuse prin documentatia de atribuire.

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

Subsectiunea 1.1. "Obiectul si domeniul de aplicare" din Caietul de sarcini stabileste ca: *"Autobuzele vor avea omologarile acordate de catre autoritatile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3, în baza directivelor-cadru: Directiva 70/156/CEE, modificata de Directiva 2001/85/CEE sau Certificat de omologare de tip RAR conform Legii nr. 230/2003 pentru aprobarea O.G. nr. 78/2000 9 si a Ordinelor M.T.C.T. Nr 2132-2005-RNTR 7, M.L.P.T.L.nr. 211/2003-RNTR 2 modificat si 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 documentatiei de omologare a autobuzului, din care sa rezulte ca:*

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

Daca autobuzul este omologat doar de autoritatile competente din UE, omologarea de tip de catre RAR a acestuia se va efectua de catre ofertantul castigator, în termen de maxim 45 de zile de la data semnarii contractului, pe cheltuiala si riscul sau. Aceasta reprezinta conditie pentru intrarea în vigoare a contractului."

Capitolul 2 "Conditii tehnice eliminatorii" pozitia 1 din Caietul de sarcini impune ca: *"Toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi ofertate trebuie sa îndeplineasca*

obligatoriu conditia de a fi fabricate de acelasi producator si sub aceeasi marca. Fiecare autobuz ofertat va avea Certificat de omologare de tip RAR (Registrul Auto Roman) sau certificat de omologare acordat de catre autoritatile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3. Respectarea conditiilor prevazute de regulamentele CEE ONU la care Romania a aderat".

De asemenea, conform subsectiunii 6.1. "Specificatii tehnice constructive": *"Autobuzele ce fac obiectul Caietului de Sarcini trebuie sa prezinte o solutie unitara, verificata în practica pe un produs de serie omologat. Nu se admit prototipuri sau serii mici de autobuze."*

Ca atare, s-a impus ca **autobuzele oferite vor trebui sa fie omologate la data depunerii ofertei, sa nu reprezinte prototipuri sau serii mici de autobuze.** In aceasta directie toti ofertantii trebuiau sa faca dovada omologarii de tip RAR sau dovada omologarii de autoritatile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3. Astfel, **omologarea produselor trebuia realizata cu mult timp înainte de ofertarea acestora in vederea indeplinirii cerintelor mai sus mentionate.**

In concluzie, chiar daca produsul ar fi suferit modificari constructive pentru a indeplini conditiile impuse de documentatia de atribuire, atunci tot nu ar fi indeplinita conditia de a reprezenta o solutie unitara, verificata in practica.

Asadar, este de la sine inteles ca obtinerea omologarii intr-o perioada foarte scurta de timp inaintea depunerii ofertei nu asigura indeplinirea cerintelor Caietului de Sarcini, intrucat aceasta omologare urgenta nu ar reprezenta un produs de serie, ci doar prototipuri sau serii mici de autobuze, contrar cerintelor impuse in documentatia de atribuire.

Amintim ca in cadrul procedurii anterioare s-a solicitat autoritatii contractante (Clarificarea nr.11, intrebarea 17) acceptarea ofertei unui produs omologat la dimensiunea de 10.780 mm (specifica produsului Otokar Kent din gama de 10 metri) cu obligativitatea furnizorului de a prezenta ulterior, pana la livrarea autovehiculelor, extensia de omologare pentru produsul ofertat.

In procedura curenta s-a solicitat in repetate randuri de catre Asocierea OTOKAR acceptarea de catre autoritatea contractanta a unei lungimi mai mari (cu 7-30cm) pentru autobuzele din gama de 10 metri (Clarificarea 3, Intrebarea 2 – axata pe gama de 10 metri; Clarificarea 14, Intrebarea 5 – axata pe toate gamele de lungimi; Clarificarea 15, Intrebarea 21 – axata pe toate gamele de lungimi) **aspect care duce**

la concluzia ca produsul oferat nu indeplineste conditiile impuse prin documentatia de atribuire.

Mai mult prin Decizia CNCS nr. 2781/C7/3213/3229/3266/3275/3297/3341 /3389 /3410 /3506 /3522 din 24.10.2017 (in continuare "Decizia CNCS"), emisa si ca urmare a constatarei formulate de catre Asocierea OTOKAR la Clarificarile sus indicate, Consiliulul a retinut ca: *"Entitatea este libera sa introduca in Caietul de sarcini cerinte adecvate scopului ei, in sensul indicarii unei plaje a tolerantelor admise, cu consecinta identificarii rationale a alegerii acestora. Prin urmare, entitatea contractanta va fi obligata la justificarea din punct de vedere tehnic si functional al tolerantelor stabilite/dimensiunilor maxime admise pentru fiecare dintre cele 3 tipuri de autobuze"*.

Prin remediile efectuate de catre autoritatea contractanta ca urmare a Deciziei CNCS, aceasta a stabilit ca *"isi mentine dimensiunile maxime a celor trei tipuri de autobuze solicitate prin caietul de sarcini prevazute la Sectiunea 6.3. <<Dimensiuni Generale Constructive ale Autobuzului >>"*. In acest sens, autoritatea arata ca a efectuat un studiu/verificare tehnica, bazat pe sistemul de monitorizare a flotei pentru identificarea conditiilor de exploatare care determina/limiteaza dimensiunea maxima a celor trei tipuri de autobuze asa cum a fost nominalizata in documentatia de atribuire, respectiv:

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

In ceea ce priveste lungimile autobuzelor din gama de 10 metri din portofoliul Asocierii OTOKAR, conform specificatiilor oficiale prezentate pe site-ul de prezentare¹ constatam urmatoarele:

- In cazul modelului **Otokar Kent C** lungimea minima prevazuta este de **10.780 mm** si 20.000 mm pentru lungimea maxima (ANEXA 10 - print screen pagina oficiala de prezentare <https://www.otokar.com/en-us/products/Pages/kent-c.aspx>) astfel incat **se depaseste cu 80 mm lungimea maxima admisa in documentatia de atribuire;**

¹ A se vedea <https://www.otokar.com/en-us/products/Pages/kent-c.aspx> si <https://www.otokar.com/en-us/products/Pages/vectio-c.aspx>

- In cazul modelului Otokar Vectio C lungimea maxima prevazuta este de 10.100 mm, insa autobuzul este de tip Low Entry (ANEXA 11 - Brosura de prezentare si print screen pagina oficiala de prezentare <https://www.otokar.com/en-us/products/Pages/vectio-c.aspx>), deci prezinta trepte, ceea ce contravine cerintelor documentatiei de atribuire, respectiv cele prevazute la Capitolul 2 "Conditii tehnice eliminatorii" pozitia 1: "Podea coborata pe toata suprafata disponibila pentru pasageri in picioare (nu se admit trepte)" si Subsectiunii 7.3. "Puntile autobuzului": "Tipurile axelor fata, mediana si spate vor fi astfel alese incat autobuzele sa fie executate cu podea coborata, fara trepte pentru calatorii aflatii in picioare".

In cazul in care Asocierea OTOKAR a oferat modelul Otokar Kent C cu modificarea lungimii si omologarea acesteia in perioada anterioara licitatiei, acest lucru ar insemna o incalcare a cerintei care impune livrarea autobuzelor din productia curenta, respectiv a cerintei: "Autobuzele ce fac obiectul Caietului de Sarcini trebuie să prezinte o soluție unitară, verificată în practica pe un produs de serie omologat. Nu se admit prototipuri sau serii mici de autobuze."

Mai mult, in aceasta din urma situatie, 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 modificari, intrucat ar fi imposibila efectuarea intr-o perioada atat de scurta a testelor aferente certificarilor/omologarilor pentru acest din urma model.

Fata de toate aceste aspecte prezentate, consideram ca ofertarea din partea Asocierii OTOKAR a unui autobuz de serie cu omologarile aferente, astfel cum sunt impuse prin Caietul de sarcini, este imposibila fata de caracteristicile autobuzelor de serie pe care le produce, raportat la nenumaratele clarificari si constestari asupra dimensiunilor pe care le-a facut de-a lungul procedurii.

Apreciem ca ofertarea unui produs cu omologarile aferente si care sa corespunda dimensiunilor exterioare impuse prin documentatia de atribuire, ar putea reprezenta doar un prototip sau serii mici de autobuze, contrar conditiilor de calificare a ofertei drept conforme, intrucat la data limita a depunerii ofertelor acest produs de serie cu caracteristicile impuse nu exista din partea Asocierii OTOKAR si nu exista nici macar in prezent.

In concluzie, in baza informatiilor disponibile pe platformele online mentionate si anexate prezentei, rezulta fara dubiu ca Asocierea OTOKAR nu

poate indeplini conditiile de calificare a ofertei conforme, intrucat conditiile tehnice eliminatorii din Caietul de sarcini nu sunt satisfacute in totalitate.

Raportat la cele sesizate Autoritatea contractanta prin raspunsul la notificarea prealabila a aratat doar ca: *"Asocierea OTOKAR a depus in cadrul propunerii tehnice documente de omologare C.E. pentru autobuzul din gama de 10 m care au demonstrat indeplinirea cerintei de la pct. 6.3.1. - Caracteristici dimensionale din Caietul de sarcini".*

Totusi, Autoritatea nu a facut nicio precizare cu privire la indeplinirea cerintei 6.1. „Specificatii tehnice constructive” din Caietul de sarcini: *"Autobuzele ce fac obiectul Caietului de Sarcini trebuie sa prezinte o solutie unitara, verificata în practica pe un produs de serie omologat. Nu se admit prototipuri sau serii mici de autobuze", conditie care, potrivit argumentelor expuse, apreciem ca nu poate fi indeplinita.*

In acest sens, solicitam Consiliului analiza indeplinirii de catre Asocierea OTOKAR a tuturor cerintelor impuse prin documentatia de atribuire si apreciate de subscrisa ca nefiind indeplinite, cu argumentarea detaliata a constatarilor ce vor fi facute.

II.2. Neconformitatea ofertei depuse de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S.

- A. Oferta KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S. este neconforma intrucat nu indeplineste conditia "acelasi producator / aceeasi marca", in special in cazul tipodimensiunii din gama de 10 metri.**

Capitolul 2 "Conditii tehnice eliminatorii", pozitia 1, din Caietul de sarcini impune ca: *"Toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi ofertate trebuie sa îndeplineasca obligatoriu conditia de a fi fabricate de acelasi producator si sub aceeasi marca.*

Aceasta conditie esentiala pentru conformitatea ofertei este prevazuta si la subsectiunea 1.1. "Obiectul si Domeniul de aplicare", paragraful 2, din Caietul de sarcini: *"Toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi ofertate trebuie sa îndeplineasca obligatoriu conditia de a fi fabricate de acelasi producator si sub aceeasi marca".*

Conform informatiilor publice si disponibile pe platformele online², compania *KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICKARET A.S.* (in continuare "KARSAN") a obtinut **dreptul de a produce sub licenta** autovehicule marca **Menarinibus**, model CityMood 12 - din gama de 12 metri - si CityMood 18 - din gama de 18 metri - in locatia acestuia denumita HASANAĞA FACTORY, din Bursa, Turcia (ANEXA 12 - print screen pagina oficiala de prezentare KARSAN).

Acest aspect este confirmat si prin brosură oficială de prezentare a produselor oferite de către producătorul KARSAN, aflată pe site-ul oficial al acestuia, unde la secțiunea "IIA Bus" (Industria Italiana Autobus SpA – titularul marcii Menarinibus) apar prezentate doar cele două modele: CityMood 12 - din gama de 12 metri - si CityMood 18 - din gama de 18 metri – (ANEXA 13 – print screen pagina care indica brosură de prezentare).

Tot din cercetarile facute pe platformele online se poate constata ca societatea **Industria Italiana Autobus S.p.A.** produce autovehicule marca Menarinibus, model **CityMood 10** (din gama de 10 metri), dar si celelalte două modele din gama 12m si 18m in locatia acestuia Via Fondo Valle Ufita, Flumeri, Italia (sursa online a site-ului oficial: <http://www.industriaitalianaautobus.com/prodotti/menarinibus/citymood-10/>)

De precizat este ca in conformitate cu sursa <http://euipo.europa.eu/> Secțiunea: Tmview – "marci din U.E si nu numai" se atesta ca **Industria Italiana Autobus S.p.A.** este titularul marcii **Menarinibus** si **CityMood** (ANEXA 14).

Avand in vedere cele mentionate mai sus rezulta ca nu este respectata conditia de calificare a ofertei conforme "*acelasi producator, aceeasi marca*" impusa de autoritatea contractanta, autobuzele din gama de 10 metri fiind produse de un alt producator, comparativ cu cele din gama de 12 metri si 18 metri, astfel:

- Gama 10 metri - Producator: Industria Italiana Autobus S.p.A., Marca: Menarinibus;
- Gama 12 metri si 18 metri - Producator: KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICKARET A.S., Marca: Menarinibus sau Karsan;

Potrivit documentatiei de atribuire, ofertantii au obligativitatea de a prezenta Certificatele de Conformitate, sau documentele de omologare din care sa rezulte: la rubrica 0.1: Marca autovehiculului si la rubrica 0.5: Numele si adresa producatorului, in conformitate cu Anexa 1 – Model de fisa descriptiva – Directiva 70/156/CEE.

² Sursa: <http://en.karsan.com.tr/about-us/detail.aspx?SectionID=3y%2b%2fd%2ftBUaY4dbxrCBw6Ug%3d%3d&ContentID=S93Hket0uqWHeEiEdq2hgw%3d%3d>

Denumirile inserate la aceste doua rubrici sus indicate trebuie sa fie identice pentru toate cele 3 tipodimensiuni ofertate (10 metri, 12 metri, 18 metri), in caz contrar, **oferta trebuie declarata neconforma.**

Din informatiile facute publice pe site-ul de prezentare a companiei KARSAN rezulta in mod cert ca aceasta nu produce modelul din gama de 10 metri, deci nu indeplineste conditia de calificare a ofertei conforme: "*acelasi producator, aceeasi marca*".

In legatura cu toate aceste aspecte, prin raspunsul la notificarea prealabila Autoritatea contractanta a punctat numai ca: "Din documentele de omologare C.E. si a raspunsurilor de clarificare prezentate in cadrul propunerii tehnice de catre ofertantul KARSAN s-a demonstrat indeplinirea cerintei "*acelasi producator/aceeasi marca*" pentru toate gamele de autobuze ofertate, asa cum a fost solicitata prin documentatia de atribuire."

Astfel, raportat la cele sesizate solicitam Consiliului analiza indeplinirii acestei conditii de catre KARSAN, cu consecinta obligarii Autoritatii la reevaluarea ofertei depuse si adoptarea masurilor de remediere ce se impun ca urmare a constatarii neindeplinirii de catre respectivul ofertant a conditiilor tehnice eliminatorii impuse prin documentatia de atribuire.

B. KARSAN nu respecta cerinta "*fara prototipuri sau serii mici*" pentru autobuzele din gama de 10 metri.

Chiar si in situatia in care KARSAN ar fi preluat recent licenta pentru productia de autobuze din gama de 10 metri si acest lucru ar atrage in mod automat respingerea ofertei ca fiind neconforma potrivit conditiei impuse la Subsectiunea 6.1. "Specificatii constructive" din Caietul de sarcini: "*Autobuzele ce fac obiectul Caietului de Sarcini trebuie sa prezinte o solutie unitara, verificata în practica pe un produs de serie omologat. Nu se admit prototipuri sau serii mici de autobuze.*"

In acest sens, aducem in vedere art. 2 alin. (2) din Legea 98/2016 arata ca: "*Principiile care stau la baza atribuirii contractelor de achizitie publica si a organizarii concursurilor de solutii sunt:*

- a) nediscriminarea;*
- b) tratamentul egal;***
- c) recunoasterea reciproca;*
- d) transparenta;***
- e) proportionalitatea;*
- f) asumarea raspunderii."*

Ca atare, dorim sa ne asiguram ca autoritatea contractanta respecta principiile prevazute de lege sub imperiul carora trebuie sa se desfasoare procedura de atribuire a contractului de achizitie publica, sa aplice tratament egal tuturor ofertantilor, dar si transparenta cu privire la modul de stabilire a rezultatului procedurii.

Suspiciunea ca la data depunerii ofertei KARSAN nu a prezentat un certificat de omologare conform cerintelor din Caietul de sarcini rezulta si din dispozitiile art. 4 alin.(2) din Directiva 70/156/CEE: "*Statul membru care a acordat omologarea de tip ia masurile necesare pentru a verifica, în masura în care este necesar si, daca este nevoie, în cooperare cu autoritatile competente ale celorlalte state membre, conformitatea modelelor de serie cu prototipul omologat. Asemenea verificari trebuie limitate la verificari la fata locului. Fiecare stat membru completeaza toate sectiunile unui certificat de omologare de tip pentru fiecare tip de vehicul pe care îl omologheaza.*"

In completare, art. 5 alin. (1) din cadrul aceleiasi Directive stabileste ca: "*Autoritatile competente din cadrul fiecarui stat membru trebuie sa trimita în termen de o luna autoritatilor competente din celelalte state membre, o copie a formularului descriptiv si a certificatului de omologare pentru fiecare tip de vehicul pe care îl omologheaza sau refuza sa îl omologheze.*" In plus, potrivit art. 6 alin. (3) "*Daca statul în cauza considera ca o modificare adusa unei fise descriptive necesita verificari sau încercari si ca este necesar sa se modifice în consecinta certificatul existent de omologare de tip, sau este nevoie sa se elaboreze unul nou, autoritatile competente din statul respectiv informeaza constructorul în acest sens si, în termen de o luna dupa ce au fost întocmite noile documente, le trimit autoritatilor competente din celelalte state membre.*"

Ca urmare a informatiilor publice prezentate si a suspiciunilor create solicitam autoritatii contractante o atentie sporita in reverificarea certificatelor de omologare pentru modelul CityMood 10 (din gama de 10 metri), respectiv analizarea daca sunt indeplinite cerintele cu privire la identitatea dintre producator - marca si daca produsele ofertate erau de serie si nu **prototipuri sau serii mici de autobuze** la data transmiterii ofertei.

Referitor la cele precizate Autoritatea contractanta prin raspunsul la notificarea prealabila a indicat punctual ca: "*Suspiciunile dumneavoastra cu privire la acest aspect un sunt fondate intrucat, in cadrul propunerii tehnice, ofertantul KARSAN a prezentat documentele de omologare C.E. ale autobuzului din gama 10m, demonstrand indeplinirea cerintelor din documentatia de atribuire.*"

Pentru toate aceste aspecte sesizate solicitam Consiliului analiza indeplinirii acestei conditii de catre KARSAN, cu motivarea in fapt si in drept a celor ce vor fi constatate, avand in vedere ca informatiile pe care le-am preluat din "mediul virtual" (potrivit celor sustinute de autoritate) nu au fost contestate sau declarate ca fiind false ori incorecte.

C. Amplasarea atelierului de service a tertului subcontractant ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL in afara Bucurestiului (aprox. 40 km) va genera autoritatii contractante costuri suplimentare fata de oferta candidatului Karsan, prin achizitia de rovinele (8 ani x 400 autobuze) combustibil si ore de lucru.

Potrivit art. 137 alin. (3) lit.d) din Normele Metodologice, oferta este considerata neconforma atunci cand: *"propunerea financiara nu este corelata cu elementele propunerii tehnice ceea ce ar putea conduce la executarea defectuoasa a contractului, sau constituie o abatere de la legislatia incidenta, alta decât cea în domeniul achizitiilor publice"*.

Potrivit capitolului 12 "Garantii" din Caietului de Sarcini: *"In mod concret pe perioada de garantie singurele cheltuieli suportate de achizitor vor fi:*

- Consumul de carburant si de AdBlue (solutie apoasa ce contine uree in proportie de 32,5% si apa deionizata (67,5%). Lichidul este folosit pentru a reduce emisiile de monoxid de azot (NO) si dioxid de azot (NO₂ - dupa caz);
- salariile soferilor;
- contravaloarea activitatii de curatenie a autobuzelor;
- Anvelopele in intervalul 160.000 km- 240.000 km.

Pe perioada de garantie extinsa achizitorul va suporta si cheltuielile legate de consumabile (uleiuri, antigel, filtre, acumulatori, anvelope, becuri auto)."

Ofertantul cu service-ul amplasat in localitatea Ciolpani, judet Ilfov, are obligativitatea de a asigura rovinele pentru toate autovehiculele livrate, pe toata perioada garantiei de 8 ani, astfel cum s-a prevazut in draftul de Contract de Furnizare de produse la art.14.3: "Furnizorul se obliga sa desfasoare activitatile de service si de remediere a defectiunilor care nu pot fi executate de achizitor in locatiile prevazute la art.6 lit. r, in termen de garatie, pe teritoriul Municipiului Bucuresti; in caz contrar, Furnizorul va suporta toate costurile, inclusiv costul rovinelei pentru fiecare autobuz deplasat la service."

Dintr-un calcul simplu, ar rezulta urmatoarele costuri suplimentare de achizitionare a rovinelelor:

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

In aceeași direcție, costul transportului autovehiculului pe roți (cost motorină + orele de condus pentru șoferi) sau tractat (costuri de tractare + orele de lucru pentru șoferi), reprezintă în mod evident sume considerabile și suplimentare de suportat de către autoritatea contractantă.

Astfel, amplasarea atelierului de service în localitatea Ciolpani, județ Ilfov, la aproximativ 40 km de București, atrage costuri suplimentare incluse în cadrul ofertei KARSAN, dar și costuri suplimentare care vor trebui suportate de către achizitor, astfel cum am indicat.

Din aceste motive considerăm ca **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 KARSAN trebuie declarată neconformă.

Față de aceste aspecte, Autoritatea a arătat prin răspunsul la notificarea prealabilă ca: „Oferta prezentată de KARSAN respectă cerința din documentația de atribuire, respectiv Răspuns la Clarificare SEAP 4 conform căreia << întreținerea și mentenanța, cu excepția întreținerii și mentenanței zilnice pentru toate produsele ce vor fi livrate, se vor efectua, pe cheltuială și prin grija furnizorului în serice-urile sale aflate în aria administrativ teritorială a mun. București și/sau Ilfov >> astfel încât, calculul prezentat de dvs. nu prezintă relevanță.”

Totuși, aducem în vedere Consiliului că subscrișul nu am contestat la acest punct neîndeplinirea de către KARSAN a cerințelor din documentația de atribuire, astfel cum greșit a înțeles autoritatea, ci doar am solicitat reevaluarea acestei oferte din perspectiva costurilor suplimentare pe care le impune și în consecință 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” față de candidații OTOKAR EUROPE SAS – OTOKAR – OTOMOTIV VE SAVUNMA SANAYI A.S. și KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S., în conformitate cu Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor și a legislației naționale/europene în materie, față de imposibilitatea dovedirii de către acești ofertanți a cerințelor impuse în documentația de atribuire ;

In masura in care Consiliul va respinge solicitarea subscrisei indicata la pct. II de mai sus, apreciem ca se impune in subsidiar obligarea Autoritatii contractante la reevaluarea punctajului acordat pentru factorul de evaluare "calitate" avand in vedere multitudinea de argumente prezentate pentru neconformitatea ofertelor, aspecte care conduc implicit la imposibilitatea indeplinirii cerintelor din Metodologia de calcul si evaluare pentru acordarea punctajelor fiecarui factor.

Ca atare, se impune o analiza temeinica, motivata si transparenta pentru a se constata daca documentatia depusa de catre ceilalti doi ofertanti (autorizatii, certificate, atestate etc.) respecta legislatia nationala si europeana in materie, dar si cerintele Metodologiei de calcul si evaluare pentru acordarea punctajelor fiecarui factor, raportat la urmatoarele aspecte, pe care le vom putea dezvolta ulterior studierii dosarului de achizitie:

❖ **Pentru Asocierea OTOKAR se impune reevaluarea punctajului cu privire la :**

- ✓ Subfactorii : consumul mediu de carburant (pct. 2.4), nivelul de zgomot masurat in exterior (pct. 2.5) si nivelul de zgomot masurat in interior (pct. 2.6).

Apreciem ca in cazul ofertarii unui produs neomologat sau care face obiectul unei extensii de omologare trebuie prezentate in cadrul ofertei valorile aferente modelului ofertat cu privire la:

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

astfel incat valorile mai sus mentionate, ce fac obiectul calculului si evaluarii punctajelor sa fie aplicate produselor ofertate.

- ✓ Valabilitatea/conformitatea certificatelor, fiselor tehnice, atestatelor s.a. ce insotesc oferta tehnica in ceea ce priveste toti subfactorii din cadrul factorului de evaluare "calitate", inclusiv criteriul social.

Fata de toate aspectele sesizate se impune asadar obligarea reevaluarea punctajului fata de fiecare subfactor, raportat la documentele ce insotesc oferta in demonstrarea autoritatii contractante la calitatii tehnice a celor 14 subfactori indicati in Metodologia de calcul.

❖ **Pentru KARSAN se impune reevaluarea punctajului cu privire la :**

✓ Documentele justificative ale subfactorilor ce fac obiectul evaluării și calculului, respectiv:

- consumului de combustibil (test SORT 1) în combinația tipului de autovehicule oferite (marca autovehicul, model autovehicul, tip cutie de viteze și raport de transmisie, pentru o altă punte spate decât cea oferită) ;
- 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 autoritățile acreditate din Uniunea Europeană și trebuie să fie emise pentru un singur producător și pentru o singură marcă, pentru toate cele 3 tipuri de autovehicule oferite.

În plus, pentru consumul de combustibil (test SORT 1) se impune o analiză amănunțită raportată și la clarificările emise de Autoritate în privința acestei cerințe, după deschiderea ofertelor, documente pentru care solicităm accesul la studiu.

✓ Valabilitatea/conformitatea certificatelor, fișelor tehnice, atestatelor s.a. ce însoțesc oferta tehnică în ceea ce privește toți subfactorii, din cadrul factorului de evaluare "calitate", inclusiv criteriul social.

Fata de toate aspectele sesizate se impune asadar obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertei și a punctajului candidaților Asocierii OTOKAR și KARSAN aferent fiecărui subfactor din cadrul factorului de evaluare calitate, raportat la documentele ce însoțesc oferta în demonstrarea calității tehnice a celor 14 subfactori indicați în Metodologia de calcul.

IV. Reevaluarea ofertei depuse de subscrisa cu consecința recalculării punctajului aceluși/acelor subfactor/i pentru care subscrisa nu a obținut punctajul maxim și/sau a fost depunctată în mod neintemeiat ori încalcându-se principiul egalității de tratament;

În lumina tuturor celor prezentate până acum și având în vedere refuzul Autorității contractante de a ne comunica punctajul acordat de către comisia de evaluare pentru

fiecare subfactor din cadrul factorului de evaluare "calitate", consideram ca subscrisa a fost depunctata in mod neintemeiat sau nelegal - prin incalcarea Principiului egalitatii de tratament.

Respectarea principiului egalitatii de tratament presupune ca, oricand pe parcursul procedurii de atribuire, sa se stabileasca si sa se aplice reguli, cerinte, criterii identice pentru toti operatorii economici, astfel incat acestia sa beneficieze de sanse egale de a deveni contractanti.

Din jurisprudenta Curtii de Justitie a Uniunii Europene s-a statuat ca Principiul egalitatii de tratament deriva din coroborarea Principiului nediscriminarii si al transparentei, acesta din urma nefiind respectat de catre Autoritate astfel cum am demonstrat anterior.

In plus, potrivit unei jurisprudente constante, Principiul egalitatii de tratament intre ofertanti, care are ca obiectiv favorizarea dezvoltarii unei concurente corecte si efective intre intreprinderile participante la o procedura de achizitie publice, impune ca toti ofertantii sa dispuna de aceleasi sanse in elaborarea ofertelor lor si presupune, prin urmare, ca acestea sa fie supuse acelorasi conditii pentru toti ofertantii.

Din jurisprudenta reiese, de asemenea, ca principiul egalitatii de tratament presupune o obligatie de transparenta pentru a permite verificarea respectarii sale. Acest principiu al transparentei are ca scop, in esenta, sa garanteze ca este inlaturat riscul de favoritism si de comportament arbitrar din partea autoritatii contractante.

In acest sens, neavand acces la informatiile solicitate, Autoritatea nu a demonstrat daca a aplicat egalitate de tratament fata de evaluarea ofertelor si acordarea punctajului aferent fiecarui subfactor din cadrul factorului de evaluare "calitate" in conformitate cu cerintele impuse in Metodologia de calcul.

Astfel cum am precizat deja, prin adresa DPA 328.1/26.02.2018 am primit din partea autoritatii contractante doar Anexa B - Fisa punctaj pentru factorul de evaluare "calitate" aferenta subscrisii, insa fara a fi indicat punctajul obtinut pentru fiecare subfactor in parte de catre subscrisa sau de catre ceilalti ofertanti, astfel cum am solicitat. In plus, prin Raspunsul la notificarea prealabila, Autoritatea a respins cele doua capete de cerere privind reevaluarea ofertelor si recalcularea punctajului acordat, fara a motiva in vreun sens, considerand in mod discretionar ca rezultate comunicate sunt corecte.

In consecinta, in masura cunoasterii motivului privind depunctarea subscrisii - posibilitatea ce va fi realizata numai prin respectarea dreptului de studiere a dosarului de achizitie si prin respectarea Principiului transparentei - urmeaza sa dezvoltam punctual criticile privind modalitatea de calcul al punctajului acordat pentru subfactorul/(ii) respectivi.

V. Suspendarea procedurii de atribuire pana la solutionarea prezentei contestatii, potrivit art.22 din Legea 101/2006.

Potrivit art. 22 din Legea 101/2016: "In cazuri bine justificate si pentru prevenirea unei pagube iminente, la cererea persoanei interesate, Consiliul poate sa dispuna prin incheiere, in termen de 3 zile de la primirea cererii, masura suspendarii procedurii de atribuire sau aplicarii oricarei decizii luate de autoritatea contractanta, pana la solutionarea contestatiei."

Consideram ca, prin raportare la dispozitiile legale sus-mentionate, in cauza sunt indeplinite conditiile in care Consiliul poate dispune masura suspendarii procedurii de atribuire, avand in vedere faptul ca exista riscul eminent ca Autoritatea contractanta sa continue si, respectiv, sa atribuiasca contractul cu nerespectarea dispozitiilor legale aplicabile.

Astfel, sub un prim aspect, in ceea ce priveste cazul bine justificat, facem trimitere la Punctul II din contestatie, din care rezulta faptul ca documentele contestate sunt vadit nelegale, intrucat:

- Ofertele celor doi candidati declarate conforme nu indeplinesc in intregime cerintele impuse prin documentatia de atribuire;
- Raportat la motivele invocate in dovedirea neconformitatii ofertelor celor doi candidati, punctajul obtinut de acestia pentru factorul evaluare "calitate" nu poate fi corect, avand in vedere documentele care se impun pentru modalitatea de calcul.

Sub al doilea aspect, in ceea ce priveste necesitatea prevenirii unei pagube iminente, suspendarea procedurii de atribuire reprezinta singura masura care, in conditiile date, poate asigura respectarea principiului legalitatii, in caz contrar, existand riscul ca Autoritatea contractanta sa ajunga la incheierea unui contract de achizitie publica cu un ofertant al carui oferta nu indeplineste conditiile de legalitate si conformitate impuse.

In mod suplimentar, o continuare a procedurii de atribuire ar insemna nerespectarea interesului public la incheierea unui contract de achizitie publica in conditii de deplina legalitate, avand in vedere si principiul asumarii raspunderii Autoritatii contractante si al utilizarii eficiente a fondurilor.

Cu alte cuvinte, in cazul in care, ad absurdum, Consiliul nu va dispune suspendarea procedurii de atribuire, subscrisa va suporta o paguba iminenta indiscutabila, raportat la valoarea contractului de achizitie. Prejudiciul concret si previzibil care ar fi suferit consta in pierderea unei sanse reale de atribuire a contractului.

Aratam ca in jurisprudenta nationala, instantele aplica in mod frecvent prevederile Recomandarii Consiliului European referitoare la suspendarea actelor administrative, statuand ca valoare de principiu, urmatoarele:

“Principiul legalitatii actelor administrative presupune atat ca autoritatile administrative sa un incalce legea, cat si ca toate deciziile lor sa se intemeieze pe lege. El impune in egala masura ca respectarea acestor exigente de catre autoritati sa fie in mod efectiv asigurata.

Prin urmare, in procesul executarii din oficiu a actelor administrative trebuie asigurat un anumit echilibru precum si anumite garantii de echitate intre particular, intrucat activitatile autoritatilor publice un pot fi discretionare, iar legea trebuie sa furnizeze individului o protectie adecvata impotriva arbitralului.

Tocmai de aceea suspendarea executarii actului administrativ trebuie considerata ca fiind in realitate un eficient instrument procedural aflat la indemana autoritatii sau instantei de judecata, pentru a asigura respectarea principiului legalitatii, fiind echitabil ca atata timp cat autoritatea sau judecatorul se afla in proces de evaluare, acesta sa nu isi produca efectele asupra celor vizati.”

Concluzionand, in cauza sunt indeplinite cerintele de suspendare a procedurii de atribuire, respectiv o atare masura este justificata si de natura de a preveni o paguba iminenta, motiv pentru care se impune si admiterea cererii de suspendare.

VI. Solicitam accesul subscrisei la studierea si fotocopiarea dosarului de achizitie, astfel cum va fi comunicat de autoritatea contractanta, in temeiul art. 19 din Legea nr. 101/2016.

Pentru toate aceste considerente, va solicitam sa dispuneti admiterea contestatiei astfel cum a fost formulata.

In drept, dispozitiile art. 8, art. 10 si urm. din Legea 101/2016, Legea 98/2016, Legea 99/2016.

In probatiune: inscrisurile anexate si cele aflate la dosarul de achizitie.

Anexam prezentei:

- ANEXA 1: Plangere prelabila inregistrata la PMB cu nr. 346/01.03.2018 ;
- ANEXA 2: Raspunsul la notificarea prelabila comunicat de catre Autoritatea contractanta prin adresa nr. DPA 361.1/06.03.2018;
- ANEXA 3: Cerere de studiu a dosarului achizitiei publice, in temeiul art. 217 alin.(6) din Legea 98/2016;
- ANEXA 4: Raspunsul la cererea de studiu comunicat prin adresa nr. DPA 319.1/22.02.2018;
- ANEXA 5: cereri depuse de catre subscrisa la Autoritatea contractanta, respectiv cererea cu nr. de inregistrare 1602023 din 22.02.2018 si cea cu nr. inregistrare 1602077 din 23.02.2018;
- ANEXA 6: Adresa DPA 328.1/26.02.2018 cu Anexa B - Fisa punctaj pentru factorul de evaluare "calitate";
- ANEXA 7: Informarea oficiala emisa de RAR din data de 08.08.2017;
- ANEXA 8: informarea oficiala RAR din data de 17.01.2018;
- ANEXA 9: printscreen cu autorizarea Happy Garage pentru categoriile aferente;
- ANEXA 10: printscreen pagina oficiala de prezentare OTOKAR Kent C;
- ANEXA 11: Brosura de prezentare si printscreen pagina oficiala de prezentare OTOKAR Vectio C;
- ANEXA 12: printscreen pagina oficiala de prezentare KARSAN;
- ANEXA 13: printscreen pagina care indica brosură de prezentare CityMood 12 - din gama de 12 metri - si CityMood 18 - din gama de 18 metri;
- ANEXA 14: printscreen <http://euipto.europa.eu/> Sectiunea: Tmview - "marci din U.E si nu numai" se atesta ca Industria Italiana Autobus S.p.A. este titularul marcii Menarinibus si CityMood;
- Imputernicire avocatiala.

Cu multumiri.

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 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 calitate respectării de către titular a condițiilor în baza cărora a fost acordată autorizația tehnică.

șu Clasă: - oricare - Categorie: - oricare -

are ---

GARAGE SRL / ȘOS. ODĂI

HAPPY GARAGE SRL

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

ICRU: ȘOS. ODĂI, NR. 93-101, HALĂ ȘI PLATFORMĂ, SECTORUL 1, BUCUREȘTI

0727000004

TI DE REPARATII ALE VEHICULELOR RUTIERE

or și sistemele auxiliare: (Categorie M1,N1)

. mas și mac:

1.1.1 cu carburatăie și/sau injectie mecanică

1.1.2 cu injectie cu gestiune electronică și sisteme de depoluare

1.1.3 cu injectie directă de înaltă presiune și sisteme de depoluare

. sisteme auxiliare

emul de transmisie (Categorie M1,N1)

transmisie mecanică

Amexa 9
SOCIETATEA CU
RASPUNDABILITATE

English (Unit)



Otokar

Products

BUS

CITY

TOURISM

INTERCITY

TRUCK

TRAILER

MILITARY VEHICLES

Otokar - Products - Bus - City - Kent C

KENT C

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

Dimensions

- Overall length (mm) 10780 / 12000
- Overall width (mm) 2540
- Overall height (mm) 3145
- Wheelbase (mm) 5900



Matrix of Buses per segment / size

Amexa 10

SALES

AFTER SALES

CUSTOMER CARE



Otokar

VECTIO C



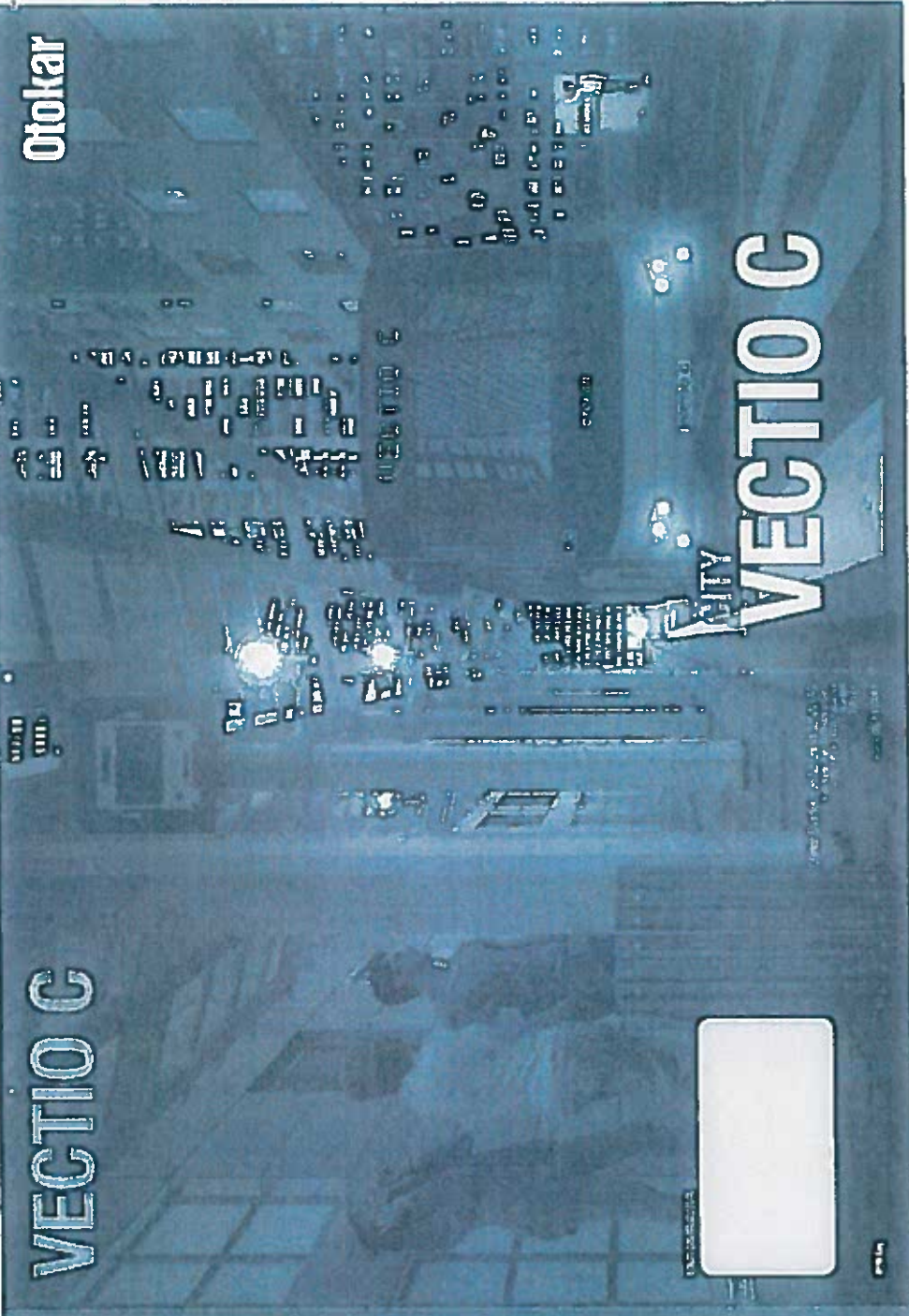
- LOW ENTRY
- LOW OPERATING COST
- INDEPENDENT FRONT SUSPENSION
- COMPACT DESIGN
- INTEGRAL STRUCTURE







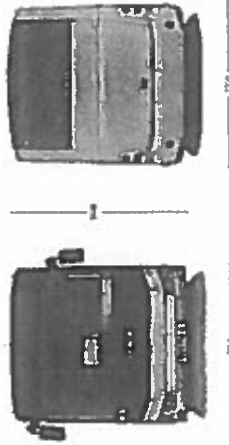
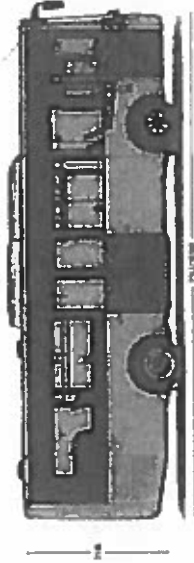
CITY VECTIO C



ANEXA 11

5

VECTIO C



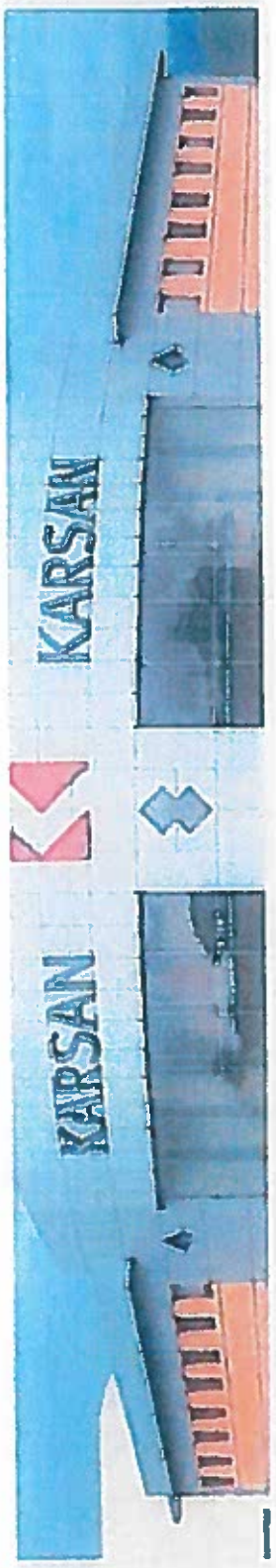
VECTIO C	
Dimensione (LxPxA)	2250 mm x 2250 mm x 2510 mm (84" x 84" x 99")
Capacità (Sedili)	Up to 77 passengers
Capacità (Sedili + Corriere)	Up to 125 (77 + 48)
Velocità	Up to 125 km/h (77 mph)

IT PAYS TO CHOOSE PERFORMANCE

VECTIO C: la soluzione per il trasporto pubblico urbano. Con il suo design moderno e la sua tecnologia avanzata, è la scelta ideale per le città che vogliono offrire un servizio efficiente e confortevole ai propri cittadini. Con la sua spaziosa cabina e i suoi sedili ergonomici, garantisce il massimo comfort per i passeggeri. Inoltre, è dotata di un motore potente e di una trasmissione innovativa, che le consentono di muoversi in modo silenzioso e fluido. Con VECTIO C, il trasporto pubblico urbano diventa un'esperienza positiva per tutti.

5/1/02

AREA 12



Homepage • CORPORATE • Karsan

Corporate

- ◆ [Karsan](#)
- ◆ [Our Companies](#)
- ◆ [Timeline](#)
- ◆ [Message from the Chairman of the Board](#)
- ◆ [Board of Directors](#)
- ◆ [Kraça Holding](#)
- ◆ [Production Facilities](#)
- ◆ [Business Model](#)
- ◆ [Business Partners](#)
- ◆ [Policies](#)
- ◆ [Vision - Mission](#)

Karsan

Since 1966, Karsan, which has been operating in the Turkish automotive industry for almost half a century, has been producing commercial vehicles in its state-of-the-art manufacturing factories in Bursa, Turkey and providing marketing, sales and after-sales services through its widespread network.

The company has been producing commercial vehicles with 100 percent local capital since 1981. The Karsan Hasanağa Plant, which was launched in October 1999, currently has a capacity to manufacture 18 thousand 200 vehicles in one shift. The Hasanağa Plant, designed with the flexibility to manufacture all types of vehicles, ranging from automobiles to trucks and from minivans to busses, is located 30 km away from the Bursa city center, and occupies a closed area of 80 thousand and a total area of 200 thousand square meters.

In line with its vision set as "Limitless Transportation Solutions", Karsan aims to offer modern and contemporary product and service solutions for mass transportation. With its extensive product portfolio ranging from 5m to 18m vehicles, experience in the sector and high-quality production skills endorsed by the world giants, as well as its quality labor force and independent organization skills, Karsan has stood as Turkey's only independent multi-branded vehicle manufacturer for more than a decade. Karsan aims to cover the commercial vehicle segment from LCV to HCV with multi brands as contractor, licensee and licensee. In order to enlarge the product portfolio, Karsan not only develops its own brand but also proactively proposes new derivatives for its contractors and licensees' products. Within the scope of its Vision, Karsan has begun its transformation from a production company to an Original Equipment Manufacturer (OEM), offering innovative product and service solutions to public and private transit transportation services through its three distinctive partnering structures, Hexagon Studio, Karsan and Karsan Pazartama.

Currently Karsan manufactures the all new H350 LCV for Hyundai Motor Company (HMC), [12.13m buses for the Ministry of Transport](#), while also producing the immensely popular Karsan minibus JEST. Karsan also offers solutions to the changing needs of the cities in

News

DailySabah - 15.05.2015

Hyundai begins to production of its H350 series in Bursa

Investor Relations

How can we help you?

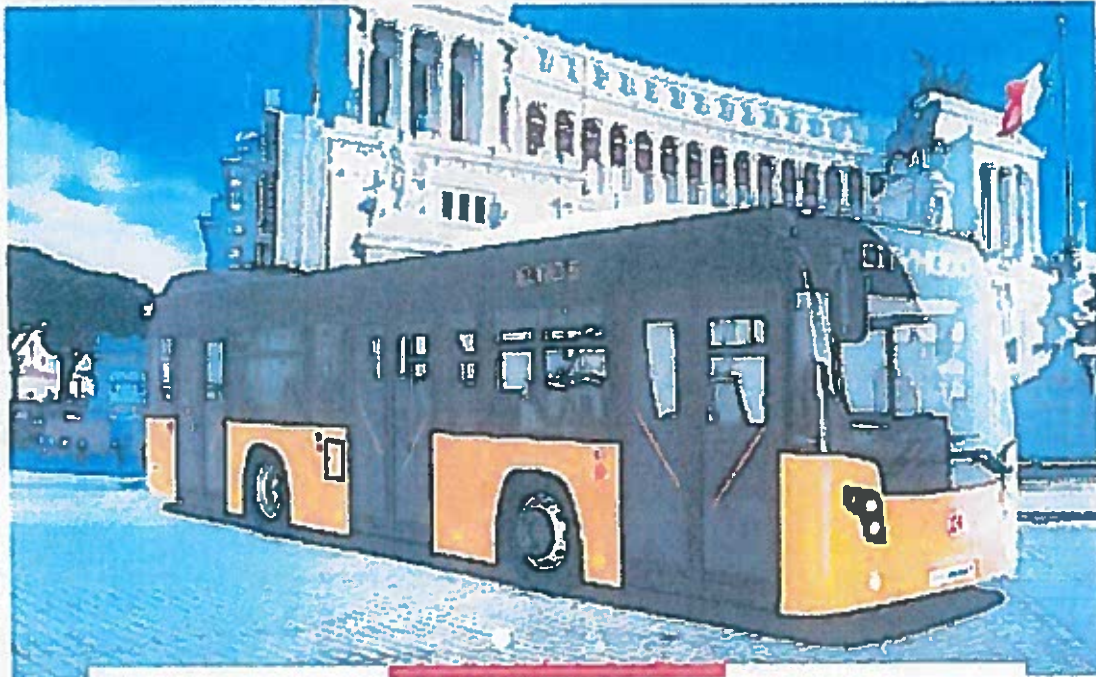
Handwritten signature and date: 15.05.2015

ENGLISH (UK)

Amexa 13



The Good Looking City Menarinibus



Menarinibus

General Information

The big family of Scania Menarinibus is designed for different needs and focus on offering passengers maximum comfort at all times. High performance, ergonomic seats and holding bars, in the corridors and at the boarding all provide passengers with a comfortable ride.

Available in lengths of 8-18 meters, Scania Menarinibus are extremely easy to maneuver in the city because of their smaller curb return radii, different for each bus, depending upon length.

The Diesel and CNG (natural gas) engines, meticulously chosen to suit the general design of the vehicle and the area of utilization, provide long years of service, without compromising location or power.

Even for the articulated low-floor or all of its segments, the Scania Menarinibus also stands out with its lift and coast capacity and the lift-to-ride mechanism of the coach body, which have the capacity to bring the boarding level down to as low as 180mm.

[Citymodel 12m Bus Brochure](#)

[Citymodel 18m Bus Brochure](#)

ORIGINAL COPY

Amexa 84

Găsire termen

Conține CITYMOOD

Căutare avansată

Căutare

Ștergere

Brand	Denumirea mărcii	Oficiu d. j.	Territori	Numar de înre.	Starea mărcii	Clasa Măc	Nume solicitant	Data cereții	Tip mărcă	Data înregis
D	CITYMOOD - MARCHO VERBALE	IT	IT	2013902181361	Înregistrată	12.37	BREDAMENARIBUS S.P.A.	02-08-2013	Other	10-03-2014
D	cm citymood	TR	TR	2012 29688	Înregistrată	25.35	METIN KESKIN	28-03-2012	Word	26-09-2013
ID	CITYMOOD	WO	LV, LU, LT, GB, HR, RO, TR, HU, BG, FR, BE, DE, FI, DK, IE, CZ, AT, CY, SE, SI, SK, IT, MT, PL, PT, EM, GR, ES, NL, EE	1200974	Înregistrată	12.37	Industria Italiana Autobus S.p.a.	08-11-2013	Word	08-11-2013
	CITYMOOD	FR	FR	4026978	Înregistrată	35.41.43	CHRISTOFAR EURL	15-08-2013	J-O	06-12-2013

dere coloane Resetare coloană Memorare configurație coloană

CITYMOOD

