



CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚILOR



C.N.S.C.

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

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

DECIZIE

Nr. [REDACTED]
D

Prin contestația nr. 03-615/14.03.2018, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestărilor sub nr. 10373/14.03.2018, depusă de către [REDACTED]

[REDACTED] formulată împotriva rezultatului procedurii de licitație deschisă online privind atribuirea contractului de furnizare având ca obiect "Achiziție 400 autobuze urbane", organizată de către MUNICIPIUL BUCUREȘTI, în calitate de entitate contractantă, cu sediul în București, b-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, s-a solicitat:
- anulara adresei nr. DPA 295/19.02.2018, reprezentând comunicarea rezultatului procedurii,
- anulara deciziei prin care a fost declarată admisibilă și câștigătoare oferta depusă de [REDACTED]

precum și anulara tuturor actelor administrative emise de către entitatea contractantă care au stat la baza emiterii deciziei de declarare admisibilă și câștigătoare a ofertei depusă de Asocieria [REDACTED] și de [REDACTED] asocierea ofertantă declarată câștigătoare,
- anulara adresei nr. DPA 304.1/21.02.2018,
- anulara adresei nr. DPA 345.1/28.02.2018,
- anulara adresei nr. DPA 358.1/05.03.2018, reprezentând răspunsul la notificarea prealabilă a contestatoarei,

- reevaluarea ofertei [redacted] și a ofertei declarate câștigătoare și declararea acesteia din urmă ca fiind inadmisibilă, în subsidiar, ca având un punctaj total inferior ofertei contestatei, cu consecința declarării ofertei [redacted] ca fiind admisibilă și câștigătoare.

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 10415/14.03.2018, depusă de către [redacted] având număr de înregistrare la [redacted]

[redacted] formulată împotriva procedurii de licitație deschisă online privind atribuirea contractului de furnizare având ca obiect "Achiziție 400 autobuze urbane", organizată de către MUNICIPIUL BUCUREȘTI, în calitate de entitate contractantă, cu sediul în București, b-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, s-a solicitat

I. anulara următoarelor acte:

- rezultatul final al procedurii de atribuire comunicat prin adresa nr. DPA 296.1 din 19.02.2018,

- raportul procedurii de atribuire nr. 248/19.02.2018 comunicat la data de 21.02.2018,

- răspunsul entității contractante nr. DPA 361.1/06.03.2018 la notificarea prealabilă a contestatei,

II. obligarea entității contractante la adoptarea următoarelor măsuri de remediere, cu consecința reluării procedurii de achiziție și declarării câștigătoare a ofertei [redacted] după cum urmează:

- constatarea neconformității ofertei depuse de către [redacted]

[redacted] în conformitate cu Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor și cu legislația națională / europeană în materie, față de imposibilitatea dovedirii de către acești ofertanți a cerințelor impuse în documentația de atribuire,

- reevaluarea ofertei [redacted] pentru factorul de evaluare "calitate", cu consecința recalculării punctajului aceluia/acelor subfactori pentru care aceasta nu a obținut punctajul maxim și/sau a fost depunctată în mod neîntemeiat ori încălcându-se principiul egalității de tratament,

- suspendarea procedurii de atribuire.

Prin adresa nr. 03-724/23.03.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 11966/23.03.2018, [redacted] în calitate de operator economic participant la procedura de licitație deschisă online privind atribuirea contractului de furnizare având ca obiect "Achiziție 400 autobuze urbane", organizată de către MUNICIPIUL BUCUREȘTI, formulează cerere de intervenție voluntară în care solicită:

- admiterea în parte a contestației formulate de către [redacted]

[redacted], numai sub aspectul constatării neconformității ofertei depuse

CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTĂRIILOR,

(1), art. 67 alin. (1) și art. 123 alin. (1) C. proc. civ.
având în vedere dispozițiile art. 17 din Legea nr. 101/2016 și art. 66 alin.
Contestățiile și cererile de intervenție vor fi soluționate împreună,
de atribuire.

procedură, să dispună obligarea entității contractante la anularea procedurii
va constata motive de inadmisibilitate pentru toate ofertele depuse în
sunt inacceptabile și neconforme, iar în măsura în care Consiliul
- în subsidiar, să se constate că ofertele depuse de către [redacted] și de
declaraire a ofertei [redacted] drept admisibilă și câștigătoare,
ca neîntemeiată și nemotivată în ceea ce privește decizia de
consecință respingerea contestației formulată de către [redacted]
- admiterea în principiu și pe fond a cererii de intervenție și, pe cale de
care solicită:
procedurii de atribuire antemenționată, formulează cerere de intervenție în
în calitate de operator economic declarat câștigător al

[redacted]

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 12556/28.03.2018,
dispună obligarea entității contractante la anularea procedurii de atribuire.
motive de inadmisibilitate pentru toate ofertele depuse în procedură, să
inacceptabilă și neconformă, iar în măsura în care Consiliul va constată
- în subsidiar, să se constate că oferta depusă de către [redacted] este
neîntemeiată,
consecință, respingerea contestației formulată de către [redacted] ca
- admiterea în principiu și pe fond a cererii de intervenție și, pe cale de
intervenție în care solicită:

cu [redacted] formulă cerere de
câștigător al procedurii de atribuire antemenționată, în contradicție cu
în calitate de operator economic declarat

[redacted]

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 12552/28.03.2018,
- respingerea contestației sub aspectul reevaluării ofertei depuse de [redacted]
contestatoare să fie declarată câștigătoare,
ofertei, cu consecința scăderii acestuia astfel încât oferta depusă de
și a recalculării punctajului [redacted]
- respingerea contestației sub aspectul constatării neconformității ofertei
ofertantului declarat câștigător,
de ofertantului declarat câștigător și a reevaluării punctajului acordat

asupra cauzei de față, constată următoarele:

Prin contestația nr. 03-615/14.03.2018, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 10373/14.03.2018, [redacted] în calitate de ofertant la procedura de atribuire în cauză, critică decizia entității contractante conform căreia oferta sa este declarată admisibilă, însă s-a clasat pe locul 2, cu un punctaj total de 93,93 puncte, din care 43,93 puncte pentru factorul de evaluare "Calitate" și 50 de puncte pentru factorul de evaluare "Prețul ofertei" și de asemenea, oferta declarată câștigătoare este cea prezentată de [redacted] 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".

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

Prin răspunsul nr. DPA 304.1/21.02.2018, entitatea contractantă i-a comunicat că punctajul pentru factorul de evaluare "Calitate" a fost calculat în baza propunerii tehnice, declarată de ofertantul câștigător ca fiind "integral confidențial", 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, contestația a reiterat solicitarea formulată în temeiul dispozițiilor art. 228 alin. (2) lit. c) din Legea nr. 99/2016, arătând în concret motivele pentru care răspunsul comunicat de entitatea contractantă prin adresa nr. DPA 304.1/21.02.2018 nu poate fi primit. Prin răspunsul nr. DPA 345.1/28.02.2018, entitatea contractantă și-a menținut răspunsul anterior de a nu-i permite accesul la dosarul de achiziție. La data de 28.02.2018, contestația a depus la sediul entității contractante notificarea prealabilă, formulată în temeiul dispozițiilor art. 6 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, prin care a solicitat adoptarea de măsuri de remediere, conform celor dezvoltate pe larg în notificare.

Prin răspunsul nr. DPA 358.1/05.03.2018, entitatea contractantă i-a comunicat că nu va adopta măsurile de remediere solicitate. 1. Contestația prezintă motive pentru care oferta declarată câștigătoare este inadmisibilă, sub aspectul neconformității. Contestația invocă prevederile art. 228 alin. (3) din Legea nr. 99/2016, conform cărora "Oferta admisibilă este oferta care nu este inacceptabilă, neconformă sau neadecvată".

De asemenea, art. 228 alin. (5) din Legea nr. 99/2016 definește oferta neconformă ca fiind aceea ofertă care "nu respectă documentele achiziției, a fost primită cu întârziere, prezintă semne de înțelegere anti-concurențiale sau corupție sau a fost considerată de entitatea contractantă ca fiind anormal de scăzută".

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

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

În cele de mai jos contestatoarea arată, în concret, cerințele din documentația de atribuire invocate și în fața entității 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 entității 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, a precizat că autobuzele sale din gama 10 m au lungimea de 10,78 m, iar autobuzele sale din gama 18 m au lungimea de 18,75 m, neîncadrându-se în limitele maxime impuse de entitatea contractantă prin documentația de atribuire, acesta fiind motivul care împiedică să participe la procedura de atribuire.

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

Prin Decizia nr. 2781/C/3213/3229/3266/3275/3297/3341/3389/3410/3506/3522 din 24.10.2017, 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 entității contractante, respectiv și a celorlalți operatori economici interesați de participarea la procedura de atribuire”.

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

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

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

- pentru gama de autobuze de 10 m - o lungime maximă de 10,70 m,
 - pentru gama de autobuze de 12 m - o lungime maximă de 12,35 m,
 - pentru gama de autobuze de 18 m - o lungime maximă de 18,40 m.
- Prin urmare, rezultă că:
- potrivit documentației de atribuire, autobuzele din gama de 10 m au lungimea maximă de 10,70 m, dar autobuzele [redacted] 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 [redacted] au lungimea maximă de 18,75 m.

Aceste aspecte rezultă, pe de-o parte, din solicitările de clarificări, notificările prealabile și contestațiile formulate de [redacted] (aspecte reținute chiar de către CNSC în Decizia pronunțată), iar, pe de altă parte, din informațiile publicate pe site-ul membrilor [redacted] Prin răspunsul nr. DPA 358.1/05.03.2018, entitatea contractantă susține că oferta depusă de [redacted] ar fi conformă cu cerințele caietului de sarcini de la capitolul 6.3.2, iar înscrisurile depuse de contestatoare, reprezentând modele de autobuze produse de [redacted] preluate de pe site-ul oficial al [redacted] nu ar face dovada contrară.

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

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

De vreme ce [redacted] 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 [redacted] având ca obiect tocmai modificarea dimensiunilor din capitolul 6.3.2 din caietul de sarcini, însăși [redacted] recunoscând că nu produce astfel de autobuze cu dimensiunile maxime 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 [redacted] să participe la procedura de atribuire.

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

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

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

Intrucât entitatea contractantă nu a analizat criticile contestatoarei prin verificarea efectivă a propunerii tehnice depuse de [redacted] contestatoarea solicită Consiliului să analizeze prezenta contestație prin raportare la elementele propunerii tehnice depuse de [redacted].

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

b. Nerespectarea cerinței privind documentația de omologare a autobuzelor.

Potrivit secțiunii 1.1 din caietul de sarcini, "oferantul va prezenta copii 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 oferantul 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 entității contractante, iar ulterior prin contestațiile formulate în fața CNSC, [redacted] a solicitat modificarea acestei cerințe. În motivarea acestei solicitări, [redacted] a susținut că, pentru dotările specifice solicitate de entitatea contractantă prin documentația de atribuire, [redacted] nu deține documentație de omologare pentru lungimile maxime solicitate, urmând a obține omologările după producerea primului vehicul.

Prin punctul de vedere transmis de entitatea contractantă față de contestația formulată de [redacted] aceasta a solicitat respingerea contestației formulate de [redacted] ca nefondată, intrucât "potențialul oferant [redacted] 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 decizia nr. 2781/C7/3213/3229/3266/3275/3297/3341/3389/3410/3506/3522 din 2.10.2017, CNSC a respins critica formulată de [redacted] ca nefondată, arătând că, potrivit dispozițiilor art. 165 din Legea nr. 99/2016, precum și conform OG nr. 78/2000, "coroborate cu obligațiile instituite de legislația privind omologarea vehiculelor rutiere și eliberarea cărții de identitate a acestora, în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România, reiese obligația ofertanților de a prezenta copii legalizate, conform cu originalul, ale documentației de omologare a autobuzului (ca vehicul de bază), omologarea vizând categoria M3, definite de legislația incidentă (Directiva 2007/46/CE) ca fiind categoria M-Autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul persoanelor și al bagajelor acestora."

În plus, CNSC a reținut că [redacted] 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 încalcat entitatea contractantă".

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

Prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea contractantă susține că afirmațiile contestatoarei ar fi incorecte, [redacted] depunând documentele de omologare ale autobuzelor în conformitate cu cerințele documentației de atribuire, fără să se motiveze în concret această susținere. Din nou, prin răspunsul formulat, entitatea contractantă nu a efectuat o analiză concretă a criticilor invocate de contestatoare, analizând doar în mod formal notificarea prealabilă și precizând fără alte detalii că [redacted] ar fi depus o ofertă conformă.

Raportat la elementele propunerii depuse de [redacted] Consiliul urmează a constata că oferta depusă de [redacted] 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 gamă 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 [redacted] nu îndeplinește această cerință, aceasta arătând expres că "deschiderea ușilor autobuzelor fabricate de [redacted] 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, [redacted] a solicitat modificarea cerinței, în sensul "că deschiderea liberă a ușilor să fie de minim 1200 mm (exclusiv barele/mănerile de acces), iar ulterior montării mânerelor/barelor de acces, de minim 1100 mm (între barele de acces)".

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

Prin Decizia nr. 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 entitatea contractantă a justificat alegerea specificației tehnice amintite prin argumente funcționale, tehnice, precum și rezultate din studiul de piață.

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

Prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea contractantă susține că [redacted] 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 [redacted] entitatea contractantă avea obligația de a verifica veridicitatea documentelor respective, precum și certitudinea de îndeplinire a acestui criteriu. Simpla mențiune, într-o declarație a [redacted] 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 [redacted] 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 [redacted] au o deschidere liberă a ușilor de minim 1100 mm, rezultă evident că oferta depusă de [redacted] 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 necesară 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-Ifov. 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 este autorizat de RAR doar pentru prestarea activității de reparatii 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 aceluși Directive și așa cum a reținut și CNSC, categoria M3 înseamnă "Vehicule proiectate și construite pentru transportul pasagerilor, cu mai mult de opt locuri pe scaune în afara scaunului conducătorului auto și cu o masă maximă mai mare de 5 tone".

Rezultă, așadar, că cele două categorii de vehicule diferă în mod fundamental, fiecare având propriile specificații tehnice. Prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea contractantă susține că potrivit propunerii tehnice a [redacted] ar fi fost prezentată autorizația tehnică emisă de RAR nr. 19558/17.02.2017, considerând că ofertantul ar fi îndeplinit această cerință din caietul de sarcini.

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

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

Având în vedere că atelierul service al [redacted] nu era autorizat RAR la data depunerii ofertei pentru efectuarea de activități de reparatii vehicule din categoria M3, rezultă că oferta [redacted] nu respectă documentele achiziției, fiind neconformă.

De asemenea, [redacted] 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 autobuzelor 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 reparatii curente pentru vehicule din categoria M3 (autobuze) ca urmare a următoarelor deficiențe ale spațiului necesar inspecțiilor/reparațiilor de autobuze:

- lățimea ușilor de acces în interiorul clădirii service este sub 2600 mm, în condițiile în care lățimea unui autobuz urban (fără a măsura deschiderea

oglinzilor) este de 2550 mm. Prin urmare, este imposibilă introducerea autobuzului în interiorul service-ului.

- imposibilitatea accesului cu un autobuz de 12 m din Șoseaua Odăi pe singura ușă de acces;
- în interiorul halei service nu există canale de vizitare și implicat nu sunt cricuri pentru suspendarea autobuzelor; elevatorale au o capacitate de ridicare de max. 3500 kg și nici decum de aprox. 11.000 kg, cum trebuie să fie cele pentru autobuze;
- nu se pot identifica echipamente service destinate inspecțiilor finale după efectuarea reparației autobuzelor; lipsesc standul de frână și standul de jocuri ale sistemului de direcție aferente clasei de vehicule M3;
- cuptorul de vopsitorie nu permite accesul unui vehicul din categoria M3;

-subdimensionarea halei de service pentru cerințele entității contractante privind "manopera de întreținere planificată, revizii tehnice și reparatii 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 [redacted] "în scopul conformării cu cerințele din caietul de sarcini, [redacted] 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 ofertantul să prezinte la acest moment certificările solicitate". În acest context, [redacted] 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, [redacted] nu respectă nici cerințele prevăzute la secțiunea 6.2 privind materialele, invocând că nu există norme europene aplicabile în cazul autobuzelor din clasa M3, apreciind că aceste cerințe nu pot fi valide. Prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea contractantă susține că [redacted] a prezentat în cadrul propunerii tehnice toate documentele solicitate în caietul de sarcini la cap. 6.2 Materiale. Simpla declarație a [redacted] că va îndeplini anumite cerințe din documentația de atribuire nu este suficientă, entitatea contractantă având obligația de a verifica veridicitatea declarațiilor [redacted] precum și certitudinea îndeplinirii cerinței din documentația de atribuire. Având în vedere că ofertantul declarat câștigător nu și-a îndeplinit obligațiile cu privire la depunerea documentației solicitate prin caietul de sarcini și nici nu a îndeplinit obligațiile privind materialele utilizate, rezultă că oferta acestuia nu respectă documentația de atribuire, fiind neconformă. f. Nerespectarea cerinței prevăzute de secțiunea 3.2 din caietul de sarcini-Condiții mecanice

Potrivit secțiunii 3.2 din caietul de sarcini, Condiții mecanice, ofertantul trebuie să îndeplinească normele europene pentru autobuze (CEE ONU R 66) în ceea ce privește șocurile și vibrațiile și normelor europene pentru autobuze (CEE ONU R 51) cu privire la nivelul de zgomot. Ofertantul declarat câștigător nu respectă această cerință a documentației de achiziție, invocând că normele CEE ONU R66 nu se aplică autobuzelor din clasa M3, oferta depusă de acesta nefiind, astfel, conformă. Cu toate acestea, prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea contractantă susține că afirmația contestatoarei ar fi incorectă, fără a arăta în concret motivele pentru care critica contestatoarei este neîntemeiată. Prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea contractantă nu răspunde în concret criticilor formulate de contestatoare, efectuând doar o analiză formală a notificării prealabile și persistând în conduita sa de a nu indica elementele din oferta care atestă conformitatea acesteia cu documentația de atribuire, lipsind de orice efecte remedii pe care contestatoarea îl avea la dispoziție.

Față de cele ce preced, contestatoarea apreciază că se impune declararea ca neconformă a ofertei depuse de [redacted] respingerea acesteia ca inadmisibilă și declararea ofertei [redacted] ca fiind câștigătoare, având în vedere că oferta sa este admisibilă și în prezent, este clasată pe locul 2. În susținerea solicitării contestatoarei de reevaluare a ofertei sale și a ofertei declarate câștigătoare și declararea ofertei depuse de [redacted] ca având un punctaj total inferior ofertei sale, cu consecința declarării ofertei [redacted] ca fiind admisibilă și câștigătoare, contestatoarea precizează că potrivit adresei nr. 295.1/19.02.2018, a obținut un punctaj total de 93,93, compus din 50 de puncte (punctajul maxim) acordate pentru factorul de evaluare "Prețul ofertei" și 43,93 puncte pentru factorul de evaluare "Calitate".

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

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

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

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

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

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

Potrivit art. 1¹ lit. d) din Legea nr. 11/1991, secretul comercial este definit ca fiind "orice informație care, total sau parțial, nu este în general cunoscută sau nu este ușor accesibilă persoanelor din mediul care se ocupă în mod obișnuit cu acest gen de informație și care dobândește o valoare comercială prin faptul că este secretă, pentru care deținătorul legitim a luat măsuri rezonabile ținând seama de circumstanțe, pentru a fi menținută în regim de secret; protecția secretului comercial operează atât timp cât condițiile enunțate anterior sunt îndeplinite în mod cumulativ".

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

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

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

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

Prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea contractantă invocă din nou dispozițiile art. 70 alin. (1) din Legea nr. 99/2016, susținând, totuși, că ulterior finalizării procedurii de atribuire, toate declarațiile depuse de

insotite de documentele justificative, vor constitui anexe la contractul sectorial de furnizare.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

În acest sens, pentru acordarea punctajului, entitatea contractantă urma să verifice, pe lângă declarația pe proprie răspundere a ofertantului că

va angaja aceste persoane defavorizate, certificatele prezentate pentru fiecare dintre persoanele indicate în angajamentul ferm din care să rezulte participarea acestora la măsurile specifice adresate grupului de persoane defavorizate/vulnerabile, precum și acceputul scris al persoanelor respective. Simpla mențiune în angajamentul ferm că ofertantul va angaja un anumit număr de persoane defavorizate nu este suficient, entitatea contractantă fiind obligată să verifice veridicitatea acestor informații și a înscrisurilor depuse.

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

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

Potrivit art. 228 alin. (2) lit. c) din Legea nr. 99/2016, "În cadrul comunicării privind rezultatul procedurii prevăzute la alin. (1), entitatea contractantă are obligația de a cuprinde: fiecărui ofertant care a depus o ofertă admisibilă, dar care nu a fost declarată câștigătoare, caracteristicile și avantajele relative ale ofertei/ofertelor desemnate câștigătoare în raport cu oferta sa, numele ofertantului 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 contestatoare, prin adresa nr. DPA 304.1/21.02.2018, era obligatorie, având în vedere dispozițiile legale mai sus citate.

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

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

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

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

Factorii de evaluare pot viza, printre altele:

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

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

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

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

1. Puterea specifică instalată pentru tracțiune (kw/tonă) (factor de maxim) (pe baza fișei tehnice din care să rezulte puterea instalată maximă în kw și masa maximă autorizată a vehiculului 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 zgomet 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 zgomet 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 oferat) – 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 oferat) – 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 oferat) – 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 oferat) – 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 timpul 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-Ifov = persoane ce vor fi

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

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

Totuși, conform art. 211 alin. (3) din Legea nr. 99/2006, atunci când consideră necesar, entitatea contractantă verifică exactitatea informațiilor și dovezilor furnizate de ofertanți. Având în vedere că, potrivit art. 211 alin. (2) din Legea nr. 99/2016, factorii de evaluare trebuie să asigure o concurență reală între operatorii economici și să fie însoțiți de prevederi care să permită verificarea efectivă a informațiilor furnizate de către ofertanți, rezultă evident obligația entității 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 – [redacted] Anexa B – un terț ofertant, Anexa C – [redacted] precum și în Centralizatorul – Fișa de punctaj ce face parte din procesul-verbal nr. 9/17.01.2018.

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

În ceea ce privește accesul la documentele dosarului, contestatoarea apreciază că articolele invocate de autoritatea contractantă în susținerea caracterului confidențial al ofertei depuse de [redacted] nu pot fi reținute, dispozitiile art. 19 alin. (1) din Legea nr. 101/2006 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 înăutura dreptul părții vătămate de la accesul la dosarul de achiziție.

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

De asemenea, potrivit art. 18 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, "Autoritatea contractantă are 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 final, în cadrul probei cu înscrisuri, contestatoarea solicită emiterea unei adrese către RAR prin care această autoritate să comunice dacă:

- la data de 10.11.2017, atelierele service [redacted] era autorizat pentru efectuarea de activități de reparatii vehicule din categoria M3, - la data de 10.11.2017, [redacted] deține 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 12.350 mm și din gama de 18 m cu o lungime de maxim 18.400 mm, conform documentației de atribuire,

- autorizarea [redacted] pentru efectuarea de activități de reparatii vehicule din categoria M3, - în raportul de audit se menționează dacă [redacted] deține personalul și dotarea necesare pentru prestarea de activități pentru vehicule din categoria M3.

De asemenea, contestatoarea solicită efectuarea unei cercetări la fața locului, cu cooptarea unui expert auditor R.A.R., respectiv la adresa din Șos. Odăi, nr. 93-101, hală și platformă, Sectorul 1, București (locul unde este situat [redacted] în temeiul art. 345 și urm. NCP. 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 contestatoarea, atelierul service nu dispune de dotarea și personalul necesare asigurării serviciilor de reparatii pentru vehiculele din categoria M3. Aceste elemente sunt esențiale ofertei depuse de [redacted], orice neconcordanță conducând la declararea ofertei ca neconformă și, deci, inadmisibilă.

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 10415/14.03.2018, [redacted] în calitate de operator economic participant la procedura de atribuire în cauză, critică decizia entității contractante conform căreia oferta sa este declarată admisibilă, însă s-a clasat pe locul 3, cu un punctaj total de 93,52 puncte, din care 47,57 puncte pentru factorul de evaluare „Calitate” și 45,95 de puncte pentru factorul de evaluare „prețul ofertei” și de asemenea, oferta declarată câștigătoare este cea prezentată de [redacted]

având un punctaj total de 94,06 puncte, din care 44,91 puncte pentru factorul de evaluare „Calitate” și 49,15 puncte pentru factorul de evaluare „Prețul ofertei”.

Împotriva rezultatului final al procedurii de atribuire comunicat prin adresa nr. DPA 296.1 din 19.02.2018 și a raportului procedurii de atribuire nr. 248/19.02.2018 comunicat la 21.02.2018, contestatoarea a formulat notificarea prealabilă înregistrată la PMB cu nr. 346/01.03.2018 prin care a

solicitat revocarea acestor acte și adoptarea măsurilor de remediere prezentate în petiții prezentei contestații.

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

Contestatoarea precizează că după comunicarea rezultatului final al procedurii de atribuire prin adresa nr. DPA 296.1 din 19.02.2018, contestatoarea a formulat cerere de studiu a dosarului achiziției publice, în temeiul art. 217 alin. (6) din Legea nr. 98/2016. Față de această solicitare, entitatea contractantă a comunicat prin adresa nr. DPA 319.1/22.02.2018 refuzul de a asigura accesul la dosarul de achiziție, față de caracterul confidențial al ofertei tehnice și financiare declarat de către ofertanți și având în vedere prevederile art. 231 alin. (6) din Legea nr. 99/2016.

Ulterior, după comunicarea din 21.02.2018 a raportului procedurii de atribuire nr. 248/19.02.2018, contestatoarea a formulat în temeiul art. 217 alin. (6) din Legea nr. 98/2016 cerere de comunicare în mod urgent a Anexei [redacted] precum și a Centralizatorului – Fișa de punctaj, ce fac parte integrată din procesul verbal nr. 9 din 17.01.2018, reprezentând punctajele aferente factorului evaluare calitate. Cererea care a fost completată în următoarea zi, respectiv la 23.02.2018 cu precizarea că entitatea va putea cenzura datele declarate confidențiale de către cei doi ofertanți, dar astfel încât contestatoarea să poată cunoaște punctajele obținute de ofertanți pentru fiecare subfactor din cadrul factorului de evaluare „Calitate”.

Totuși, entitatea contractantă a comunicat contestatoarei, prin adresa DPA nr. 328.1/26.02.2018, doar Anexa B – [redacted] Fișa punctaj pentru factorul de evaluare „calitate”, fără a preciza punctajul obținut pentru fiecare subfactor în parte, fără ca adresa să conțină ștampila și semnătura autorității și fără a oferi vre-o precizare sau informație cu privire la Centralizatorului – Fișa de punctaj.

Aceleași aspecte au fost reluate prin răspunsul la notificarea prealabilă prin care entitatea a încălcat principiul transparenței atribuirii contractului de achiziție publică, întrucât:

- Nu i s-a permis contestatoarei să cunoască punctajele sale obținute pentru fiecare subfactor din cadrul factorului de evaluare „calitate”, în ciuda faptului că aceste date o vizează și deci nu au caracter confidențial, Oferta tehnică depusă de [redacted] nu a fost declarată confidențială, nici răspunsul la clarificările solicitate de autoritate după deschiderea ofertelor, potrivit celor stipulate în raportul procedurii, astfel încât refuzul autorității de comunicare a celor solicitate în legătură cu aceasta trebuie considerat nelegal;

- În baza principiului transparenței trebuie ca entitatea contractantă să permită verificarea respectării egalității de tratament între

candidați, însă acest lucru nu a putut fi analizat, intrucât entitatea contractantă nu a comunicat modalitatea de calcul și procentul obținut pentru fiecare subfactor aferent factorului de evaluare "calitate", pentru fiecare ofertant, astfel cum a solicitat.

Astfel, contestatoarea consideră că prin comunicarea documentelor solicitate în temeiul legii, nu se putea încălca confidențialitatea informațiilor declarate de către ofertanți, așa cum nelegal susține entitatea contractantă, deoarece singura ofertă tehnică declarată confidențială a fost aceea a candidatului declarat câștigător, iar pe de altă parte, contestatoarea a solicitat să cunoască punctajul obținut pentru fiecare subfactor al criteriului de evaluare "calitate", centralizatorul – fișa de punctaj aferente PV 9 din 17.01.2018, aspecte pe care entitatea contractantă nu le-a făcut transparente.

II. Contestatoarea invocă neconformitatea ofertelor depuse de către Asocieria [redacted] față de [redacted] cerințele de calificare la procedura de atribuire astfel cum au fost stabilite prin caietul de sarcini.

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

În baza prevederilor legale, contestatoarea apreciază că ofertele [redacted] nu sunt admisibile, acestea fiind neconforme, neputând satisface, în mod corespunzător, cerințele caietului de sarcini, respectiv nu îndeplinesc toate cerințele de calificare impuse de documentația de atribuire. II.1. În ceea ce privește neconformitatea ofertei depuse de Asocieria [redacted] autorizată RAR pentru autobuzele oferate.

Achizitorul are obligația impusă de lege de a respinge oferta ca neconformă, în cazul în care oferta depusă de un anumit candidat nu îndeplinește în integralitate toate condițiile impuse în caietul de sarcini. Potrivit subsecțiunii 1.1. "Obiectul și domeniul de aplicare" din caietul de sarcini s-a stabilit că: "Autobuzele vor avea omologările acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3, în baza directivei-cadru [...]";

Sub un prim aspect, rezultă că vehiculele (autobuze) oferate de candidați trebuie să dețină omologările impuse de lege, pentru categoria M3. La punctul 32 de la "Condiții tehnice eliminatorii", s-a impus: "Angajamentul ferm al ofertantului că dispune de personalul și dotarea tehnică necesare asigurării asistenței tehnice în garanție și service-ului în perioada de garanție a autovehiculelor. Se va prezenta ateliierul de service

La ofertare se va prezenta autorizarea RAR a atelierului service."
Această condiție este reluată la capitolul 12 "Garantii" din caietul de sarcini, pagina 42 unde se arată că: "Ofertantul va prezenta personal și dotarea tehnică necesară asigurării asistenței tehnice în garanție și service-ului în perioada de garanție a autovehiculelor. La ofertare se va prezenta autorizarea RAR – Registrul Auto Român a atelierului service, care trebuie să fie în aria administrativ – teritorială a Municipiului București."

Sub un al doilea aspect, rezultă că autorizarea RAR a atelierului de service - pe care trebuie să îl asigure ofertantul pentru "dotarea tehnică necesară asigurării asistenței tehnice în garanție și service-ului în perioada de garanție a autovehiculelor" - trebuie să fie pentru activități de reparare și întreținere a vehiculelor din categoria M3, intrucât aceste vehicule (autobuze) pot face obiectul eventualelor lucrări de reparare/întreținere. Potrivit clarificării nr. 9 publicată în SEAP prin adresa DPA 1164.1/06.09.2017, la răspunsul nr.3, entitatea contractantă a stabilit că: "și menține răspunsul din adresa DPA nr. 1054.1/25.08.2017 publicat în SEAP sub numele Răspuns Clarificare SEAP 4 [...] nu impune niciun fel de restricție privind modalitatea în care viitorul furnizor va asigura activitatea de service și întreținere a vehiculelor, cu respectarea prevederilor legale în domeniul achizițiilor publice. Totodată, referitor la solicitarea <obligativitatea efectuării activității de service direct de către ofertant va duce la restricționarea liberei concurențe în cadrul procedurii de atribuire> entitatea contractantă face precizarea că întreținerea și mentenanța (cu excepția întreținerii și mentenanței zilnice) pentru toate produsele ce vor fi livrate, se vor efectua pe cheltuiala și prin grija furnizorului, în service-urile sale aflate în aria Municipiului București și/sau Jud. Ilfov."

În plus, potrivit clarificării nr. 12 publicată în SEAP prin adresa DPA 1221.1/13.09.2017, la răspunsul cu nr. 14 s-a stabilit că: "Entitatea contractantă își menține punctul de vedere cu privire la faptul că unitatea de service trebuie să aparțină furnizorului, poate să fie membru într-un contract de asociere cu furnizorul, sau poate să fie un subcontractant al furnizorului". Conform raportului procedurii, [redacted] a declarat în cadrul ofertei ca terț subcontractant în vederea îndeplinirii unor activități care fac parte din obiectul contractului de achiziție publică, pe [redacted] acesta răspunzând în fața contractantului de organizarea și derularea tuturor etapelor necesare în acest scop, potrivit art. 3 pct. 51 yy) din Legea nr. 98/2016.

Contestatoarea precizează că din informarea oficială [care nu a fost preluată din "mediul virtual" astfel cum susține entitatea în răspunsul la notificarea prealabilă] emisă de Registrul Auto Roman (în continuare "RAR") din data de 08.08.2017 - înainte de deschiderea ofertei, dar și din informarea oficială RAR din data de 17.01.2018 emisă - după deschiderea ofertei, rezultă că atelierul service [redacted] nu este autorizat RAR să desfășoare activități de reparare și întreținere a vehiculelor din categoria de omologare M3, clasa I, ce fac obiectul contractului de achiziție.

Anexa II - Definierea categoriilor și tipurilor de vehicule, din cadrul Directivei 2007/46/CE de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor 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”.

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

Tot în acest sens, contestatoarea arată că în conformitate cu Anexa 1 a caietului de sarcini: "Achizitorul deține 8 ateliere autorizate de RAR pentru activități de întreținere și reparații: A1 cu toate subsansamblele de la A.1.1. la A.1.8., A2, A3 în conformitate cu Ordinul nr. 2131/2005 cu modificările și completările ulterioare pentru categoria de vehicule M3”.

Capitolul III pct. 2 din Anexa la Ordinul nr. 2131/2005 - Reglementări RNR 9 privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de întreținere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz (în continuare "Reglementări RNR 9") - stabilește că: "Autorizația tehnică, al cărei model este prevăzut în anexa 11, se va solicita și se va acorda nominalizat pentru tipuri de modificări constructive și/sau pentru activitatea de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precizându-se categoria de omologare și de folosință a vehiculelor de bază (inițiale) și completate (finale) și/sau tipul componentelor/echipamentelor utilizate”.

Astfel, în cadrul Anexei 2 din Reglementări RNR 9 denumită - Cerere tip de autorizare pentru desfășurarea activității de reparații, de întreținere, de reglare a vehiculelor rutiere precum și de dezmembrare a vehiculelor rutiere scoase din uz (model) - sunt indicate: Categoriile de omologare ale vehiculelor pentru care se solicită autorizarea (M1, M2, M3, N1, N2, N3, Q1, Q2, Q3, Q4 etc.) cu mențiunea de "A se bifa de către solicitant categoria de omologare a vehiculului pentru care se solicită autorizarea”.

Ca atare, în mod legal autorizarea RAR a atelierului de service pe care trebuie să îl asigure ofertantul pentru "dotarea tehnică necesară asigurării asistenței tehnice în garanție și service-ului în perioada de garanție a autovehiculelor" va trebui să fie pentru activități de reparație și întreținere a vehiculelor din categoria de omologare M3. Această condiție se impune deoarece ea trebuie să fie în conformitate cu "Obiectul și domeniul de aplicare" din caietul de sarcini: "Autobuzele vor avea omologările acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3”.

În plus, condiția ca autorizarea RAR a atelierului de service să fie pentru activități de reparație și întreținere a vehiculelor din categoria de omologare M3, rezultă și din faptul că această condiție este impusă pentru cele 8 service-uri deținute de către achizitor, conform Anexei 1 la caietul de sarcini.

Față de aceste aspecte legale este de la sine înțeles că la momentul ofertării, se impunea ca, în mod legal, autorizarea RAR a serviciului ofertantului să fie pentru categoria de vehicule M3, chiar dacă acest lucru nu este prevăzut, în mod expres, în caietul de sarcini, întrucât, în caz contrar, nu ar putea îndeplini în mod legal obligațiile prevăzute în documentația de atribuire.

Astfel, printre obligațiile stipulate în sarcina furnizorului și prevăzute în caietul de sarcini s-au stabilit următoarele obligații:

Capitolul 12 – Garanții, Subsecțiunea 13: "Furnizorul va prezenta un angajament ferm privind timpul de rezolvare a defectelor reclamate în perioada de garanție. [...] Remedierea defecțiunilor în termenul de garanție se va realiza în maxim 24 de ore pentru intervențiile care nu necesită demontări de agregate/echipamente și în maxim 48 de ore pentru remedieri care necesită demontări de agregate/echipamente de la întocmirea notificării transmise conform Anexelor 2, 3 și 4."

Capitolul 12 – Garanții, Subsecțiunea 15: "Oferta va conține procesul de întreținere planificată din care să reiasă periodicitatea, operația efectuată, piesele care trebuie înlocuite preventiv, consumabilele, timpul alocat pentru manoperă."

Capitolul 12 – Garanții, Subsecțiunea 17: "Activitățile de remediere a defecțiunilor care nu se pot efectua în atelierele din locațiile prevăzute în anexa la contract în termenul de garanție din vina furnizorului se desfășoară în totalitate în locația de service a furnizorului."

Capitolul 12 – Garanții, Subsecțiunea 18: "Activitățile de remediere a defecțiunilor care nu sunt imputabile furnizorului (tamponări sau comenzi de lucru ordonate de Achizitor) și care nu pot fi remediate de achizitor se vor desfășura în locația de service a furnizorului."

Capitolul 12 – Garanții, Subsecțiunea 19: "În cazul în care pe parcursul primilor 480.000 km, o avarie sau o uzură anormală se repetă la mai mult de 6 % din autobuzele livrate, acesta reprezintă un <>defect sistematic> de concepție sau de fabricație. În acest caz, ofertantul declarat câștigător este obligat să verifice, să reprojecțeze, să înlocuiască sau să repara, pe cheltuiala proprie, elementul defect, la toate autobuzele. [...] Pe perioada de garanție și postgaranție, Furnizorul va înlocui sau va repara pe cheltuiala sa toate elementele cu defecte de material și/sau concepție."

Toate aceste obligații stabilite în sarcina ofertantului sunt prevăzute și în Draftul de Contract de Furnizare de Produse. În plus, la art. 14.3 este precizat că: "Furnizorul se obligă să desfășoare activitățile de service și de remediere a defecțiunilor care nu pot fi executate de achizitor în locațiile prevăzute la art. 6 lit. r), în termen de garanție, pe teritoriul Municipiului București; în caz contrar, Furnizorul va suporta toate costurile, inclusiv costul rovinei pentru fiecare autobuz deplasat la service." La art. 14.5 din același act s-a reținut că: "Achizitorul se obligă să desfășoare activitatea de întreținere și mentenanță planificată [...]";

În concluzie, toate aceste obligații de reparare, întreținere și mentenanță a autovehiculelor furnizate, stabilite în sarcina ofertantului, nu vor putea fi executate în mod legal, întrucât unitatea de service care este propusă a efectua astfel de lucrări nu este autorizată să desfășoare activități de reparare și întreținere a vehiculelor din

categoria de omologare M3, clasa I, ci este autorizată doar pentru autovehicule din categoria M1 și N1.

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

În consecință, contestatoarea apreciază că [redacted] a fost în imposibilitate de a prezenta la ofertare autorizarea RAR a atelierului de service pentru activități de reparare și întreținere a vehiculelor din categoria de omologare M3, clasa I, service-ul [redacted] fiind autorizat doar pentru autovehicule din categoria M1 și N1, aspect care impunea entității contractante să declare această ofertă neconformă.

Prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea a arătat că [redacted] a prezentat autorizția tehnică emisă de RAR nr. 19558/17.02.2017, și considerăm că ofertantul a îndeplinit această cerință din caietul de sarcini așa cum a fost solicitată prin documentația de atribuire".

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

Astfel, Consiliul va trebui să constate dacă [redacted] deținea la momentul depunerii ofertei autorizția tehnică RAR impusă de lege pentru activități de reparare și întreținere a vehiculelor din categoria de omologare M3, clasa I.

Drept urmare, în lipsa unei argumentări pertinente și concludente din partea autorității față de cele arătate anterior, contestatoarea apreciază că toate aspectele sesizate sunt întemeiate și trebuie analizate în mod amănunțit de către Consiliu în scopul prevenirii încheierii unui contract de achiziție publică care să încalce legislația în vigoare cu privire la autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de întreținere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere și respectiv de obținere a omologărilor ce se impun.

Contestatoarea arată că din cunostințele sale, autovehiculele [redacted] au motoare marca [redacted], iar [redacted] nu este autorizat în vederea asigurării asistenței tehnice în garanție și service-ului în perioada de garanție a motoarelor [redacted], astfel încât singura posibilitate de asigurare a acestor servicii pentru autovehiculele [redacted] ar fi subcontractarea/cesiunea serviciilor către service-ul [redacted] în România.

Însă, la data depunerii ofertei, [redacted] (singurii autorizați să repare motoare [redacted] nu au fost declarați ca și subcontractanți ai contractului de achiziție publică.

În plus, subcontractarea/cesiunea serviciilor asistenței tehnice în garanție și service-ului în perioada de garanție nu este permisă, potrivit Răspunsului 14 din Clarificarea SEAP 12 emis prin adresa DPA nr. 1221.1/13.09.2017: "Entitatea contractantă nu permite cesiunea

produsele trebuia realizată cu mult timp înainte de ofertarea acestora în vederea îndeplinirii cerințelor mai sus menționate.

În concluzie, chiar dacă produsul ar fi suferit modificări constructive pentru a îndeplini condițiile impuse de documentația de atribuire, atunci tot nu ar fi îndeplinită condiția de a reprezenta o soluție unitară, verificată în practică.

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

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

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

Mai mult prin Decizia CNCS nr. 2781/C7/3213/3229/3266/3275/3297/3341/3389/3410/3506/3522 din 24.10.2017 emisă și ca urmare a contestației formulate de către [redacted] la clarificările sus indicate, Consiliului a reținut că: "Entitatea 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 acestora. Prin urmare, entitatea contractantă va fi obligată la justificarea din punct de vedere tehnic și funcțional al toleranțelor stabilite/dimensiunilor maxime admise pentru fiecare dintre cele 3 tipuri de autobuze".

Prin remedierile efectuate de către entitatea contractantă ca urmare a Deciziei CNCSC, aceasta a stabilit că "și menține dimensiunile maxime a celor trei tipuri de autobuze solicitate prin caietul de sarcini prevăzute la Secțiunea 6.3. <> Dimensiuni Generale Constructive ale Autobuzului >". În acest sens, autoritatea arată că a efectuat un studiu/verificare tehnică, bazat pe sistemul de monitorizare a flotei pentru identificarea 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 10m – o lungime maximă de 10,70 m;
- Pentru gama de autobuze de 12m – o lungime maximă de 12,35 m;
- Pentru gama de autobuze de 18m - o lungime maximă de 18,40 m.

În ceea ce privește lungimile autobuzelor din gama de 10 metri din portofoliul [redacted] conform specificațiilor oficiale prezentate pe site-ul de prezentare se constată următoarele:

• În cazul modelului [redacted] lungimea minimă prevăzută este de 10.780 mm și 20.000 mm pentru lungimea maximă astfel încât se depășește cu 80 mm lungimea maximă admisă în documentația de atribuire;

• În cazul modelului [redacted] lungimea maximă prevăzută este de 10.100 mm, însă autobuzul este de tip [redacted] deci prezintă trepte, ceea ce contravine cerințelor documentației de atribuire, respectiv cele prevăzute la Capitolul 2 "Condiții tehnice eliminatorii" poziția 1: "Podea coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru pasageri în picioare (nu se admit trepte)" și Subsecțiunii 7.3. "Punțile autobuzului": "Tipurile axelor față, mediană și spate vor fi astfel alese încât autobuzele să fie executate cu podea coborâtă, fără trepte pentru călătorii aflați în picioare".

În cazul în care [redacted] a oferit modelul [redacted] cu modificarea lungimii și omologarea acesteia în perioada anterioară licitației, acest lucru ar însemna o încălcare a cerinței care impune livrarea autobuzelor din producția curentă, respectiv a cerinței: "Autobuzele ce fac obiectul caietului de sarcini trebuie să prezinte o soluție unitară, verificată în practică pe un produs de serie omologat. Nu se admit prototipuri sau serii mici de autobuze."

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

Față de toate aceste aspecte prezentate, contestația consideră că ofertarea din partea [redacted] a unui autobuz de serie cu omologările aferente, astfel cum sunt impuse prin caietul de sarcini, este imposibilă față de caracteristicile autobuzelor de serie pe care le produce, raportat la nenumăratele clarificări și contestații asupra dimensiunilor pe care le-a făcut de-a lungul procedurii.

Contestația apreciază că ofertarea unui produs cu omologările aferente și care să corespundă dimensiunilor exterioare impuse prin documentația de atribuire, ar putea reprezenta doar un prototip sau serii mici de autobuze, contrar condițiilor de calificare a ofertei drept conforme, întrucât la data limită a depunerii ofertei, acest produs de serie, cu caracteristicile impuse, nu există din partea [redacted] și nu există nici măcar în prezent.

În concluzie, în baza informațiilor disponibile pe platformele online rezultă că [redacted] nu poate îndeplini condițiile de calificare a ofertei conforme, întrucât condițiile tehnice eliminatorii din caietul de sarcini nu sunt satisfăcute în totalitate.

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

Totuși, autoritatea nu a făcut nicio precizare cu privire la îndeplinirea cerinței 6.1. "Specificații tehnice constructive" din caietul de sarcini: "Autobuzele ce fac obiectul caietului de sarcini trebuie să prezinte o soluție

unitară, verificată în practică pe un produs de serie omologat. Nu se admit prototipuri sau serii mici de autobuze", condiție care, potrivit argumentelor expuse, nu poate fi îndeplinită.

II.2. Neconformitatea ofertei depuse de

A. Oferta este

neconformă întrucât nu îndeplinește condiția "aceiași producător/aceiași marcă", în special în cazul tipodimensiunii din gama de 10 metri.

Capitolul 2 "Condiții tehnice eliminatorii", poziția 1, din caietul de sarcini impune că: "Toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi oferite trebuie să îndeplinească obligatoriu condiția de a fi fabricate de același producător și sub aceeași marcă".

Această condiție esențială pentru conformitatea ofertei este prevăzută și la subsecțiunea 1.1. "Obiectul și Domeniul de aplicare", paragraful 2, din caietul de sarcini: "Toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi oferite trebuie să îndeplinească obligatoriu condiția de a fi fabricate de același producător și sub aceeași marcă".

Conform informațiilor publice și disponibile pe platformele online, compania [redacted], a obținut dreptul de a produce sub licență autovehiculele marca [redacted] model [redacted] 12 - din gama de 12 metri - și [redacted] 18 - din gama de 18 metri - în locația acestuia denumită [redacted].

Acest aspect este confirmat și prin broșura oficială de prezentare a produselor oferite de către producătorul [redacted] aflată pe site-ul oficial al acestuia, unde la secțiunea "IIA Bus" apar prezentate doar cele două modele: [redacted] 12 - din gama de 12 metri - și [redacted] 18 - din gama de 18 metri.

Tot din cercetările făcute pe platformele online se poate constata că societatea Industria [redacted] produce autovehiculele marca Menaribus, model [redacted] 10 (din gama de 10 metri), dar și celelalte două modele din gama 12 m și 18 m în locația acestuia [redacted].

De precizat este că în conformitate cu sursa [http://euipo.europa.eu/Section: Tmview - "mărci din U.E și nu numai"](http://euipo.europa.eu/Section: Tmview -) se atestă că Industria [redacted] este titularul mărcii [redacted].

Având în vedere cele menționate mai sus, rezultă că nu este respectată condiția de calificare a ofertei conforme "aceiași producător, aceeași marcă", impusă de autoritatea contractantă, autobuzele din gama de 10 metri fiind produse de un alt producător, comparativ cu cele din gama de 12 metri și 18 metri, astfel:

- Gama 10 metri - Producător: Industria Italiana Autobus S.p.A., Marca: Menaribus;
- Gama 12 metri și 18 metri - Producător: [redacted]

Potrivit documentației de atribuire, ofertanții au obligativitatea de a prezenta Certificatul de Conformitate, sau documentele de omologare din care să rezulte: la rubrica 0.1: Marca autovehiculului și la rubrica 0.5: Numele și adresa producătorului, în conformitate cu Anexa 1 - Model de fișă descriptivă - Directiva 70/156/CEE.

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

Din informațiile făcute publice pe site-ul de prezentare a companiei rezultă în mod cert că aceasta nu produce modelul din gama de 10 metri, deci nu îndeplinește condiția de calificare a ofertei conforme: "aceiași producător, aceeași marcă".

În legătură cu toate aceste aspecte, prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea contractantă a punctat numai că: "Din documentele de omologare C.E. și a răspunsurilor de clarificare prezentate în cadrul propunerii tehnice de către ofertantul [redacted] s-a demonstrat îndeplinirea cerinței "aceiași producător/aceiași marcă" pentru toate gamele de autobuze oferite, așa cum a fost solicitată prin documentația de atribuire." Astfel, raportat la cele sesizate, contestatoarea solicită analiza îndeplinirii acestei condiții de către [redacted] cu consecința obligării entității la reevaluarea ofertei depuse și adoptarea măsurilor de remediere ce se impun ca urmare a constatării nedeplinirii de către respectivul ofertant a condițiilor tehnice eliminatorii impuse prin documentația de atribuire.

B. [redacted] nu respectă cerința "fără prototipuri sau serii mici" pentru autobuzele din gama de 10 metri.

Chiar și în situația în care [redacted] ar fi preluat recent licența pentru producția de autobuze din gama de 10 metri și acest lucru ar atrage în mod automat respingerea ofertei ca fiind neconformă potrivit condiției impuse la Subsecțiunea 6.1. "Specificații constructive" din caietul de sarcini: "Autobuzele ce fac obiectul caietului de sarcini trebuie să prezinte o soluție unitară, verificată în practică pe un produs de serie omologat. Nu se admit prototipuri sau serii mici de autobuze."

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

În completare, art. 5 alin. (1) din cadrul aceluiași Directive stabilește că: "Autoritățile competente din cadrul fiecărui stat membru trebuie să trimită în termen de o lună autorităților competente din celelalte state membre, o copie a formularului descriptiv și a certificatului de omologare pentru fiecare tip de vehicul pe care îl omologhează sau refuză să îl omologheze." În plus, potrivit art. 6 alin. (3) "Dacă statul în cauză consideră că o modificare adusă unei fișe descriptive necesită verificări sau încercări și că este necesar să se modifice în consecință certificatul existent de omologare de tip, sau este nevoie să se elaboreze unul nou, autoritățile competente din statul respectiv informează constructorul în acest sens și, în

termen de o lună după ce au fost întocmite noile documente, le trimit autorităților competente din celelalte state membre.”

Ca urmare a informațiilor publice prezentate și a suspiciunilor create, contestația solicitată entității contractante o atenție sporită în reverificarea certificatelor de omologare pentru modelul [REDACTED] (din gama de 10 metri), respectiv analizarea dacă sunt îndeplinite cerințele cu privire la identitatea dintre producător – marcă și dacă produsele oferite erau de serie, și nu prototipuri sau serii mici de autobuze, la data transmiterii ofertei. Referitor la cele precizate, entitatea contractantă prin răspunsul la notificarea prealabilă a indicat punctual că: "Suspiciunile dumneavoastră cu privire la acest aspect un sunt fondate întrucât, în cadrul propunerii tehnice, ofertantul [REDACTED] a prezentat documentele de omologare C.E. ale autobuzului din gama 10 m, demonstrând îndeplinirea cerințelor din documentația de atribuire."

Pentru toate aceste aspecte sesizate, contestația solicitată Consiliului analizează îndeplinirea condițiilor de către [REDACTED] cu motivarea în fapt și în drept a celor ce vor fi constatate.

C. Amplasarea atelierului de service al terțului subcontractant [REDACTED] în afara Bucureștiului (aprox. 40 km) va genera autorității contractante costuri suplimentare față de oferta candidatului [REDACTED] prin achiziția de rovinețe (8 ani x 400 autobuze) combustibil și ore de lucru.

Potrivit art. 137 alin. (3) lit. d) din Normele Metodologice, oferta este considerată neconformă atunci când: "propunerea financiară nu este corelată cu elementele propunerii tehnice ceea ce ar putea conduce la executarea defectuoasă a contractului, sau constituie o abatere de la legislația incidentă, altă decât cea în domeniul achizițiilor publice".

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

- Consumul de carburant și de AdBlue (soluție apoasă ce conține uree în proporție de 32,5% și apă deionizată (67,5%). Lichidul este folosit pentru a reduce emisiile de monoxid de azot (NO) și dioxid de azot (NO2 – după caz);
- salariile șoferilor;
- contravaloarea activității de curățenie a autobuzelor;
- anvelopele în intervalul 160.000 km- 240.000 km.

Pe perioada de garanție extinsă achizitorul va suporta și cheltuielile legate de consumabile (uleiuri, antigel, filtre, acumulatori, anvelope, becuri auto):"

Ofertantul cu service-ul amplasat în localitatea Ciolpani, județ Ilfov, are obligativitatea de a asigura rovinețe pentru toate autovehiculele livrate, pe toată perioada garanției de 8 ani, astfel cum s-a prevăzut în draftul de contract de furnizare de produse la art.14.3: "Furnizorul se obligă să desfășoare activitățile de service și de remediere a defecțiunilor care nu pot fi executate de achizitor în locațiile prevăzute la art.6 lit. r), în termen de garanție, pe teritoriul Municipiului București; în caz contrar, Furnizorul va suporta toate costurile, inclusiv costul rovineței pentru fiecare autobuz deplasat la service."

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

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

În 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 niște sume considerabile și suplimentare de suportat de către autoritatea contractantă. Astfel, amplasarea atelierului de servise în localitatea Ciolpani, județul Ilfov, la aproximativ 40 km de București, atrage costuri suplimentare incluse în cadrul ofertei [redacted] dar și costuri suplimentare care vor trebui suportate de către achizitor.

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

Față de aceste aspecte, autoritatea a arătat prin răspunsul la notificarea prealabilă că: "Oferta prezentată de [redacted] respectă cerința din documentația de atribuire, respectiv răspuns la clarificarea SEAP 4 conform căreia > > întreținerea și mentenanța, cu excepția întreținerii și mentenanței zilnice pentru toate produsele ce vor fi livrate, se vor efectua, pe cheltuiala și prin grija furnizorului în servise-urile sale aflate în aria administrativ teritorială a mun. București și/sau Ilfov > > astfel încât, calculul prezentat de dvs. nu prezintă relevanță."

Contestatoarea învederează că nu a contestat la acest punct neîndeplinirea de către [redacted] a cerințelor din documentația de atribuire, astfel cum greșit a înțeles autoritatea, ci doar a 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 [redacted]

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.

Contestatoarea apreciază că se impune o analiză temeinică, motivată și transparentă pentru a se constata dacă documentația depusă de către ceilalți doi ofertanți (autorizații, certificate, atestate etc.) respectă legislația națională și europeană în materie, dar și cerințele Metodologiei de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor. Pentru [redacted] se impune reevaluarea punctajului cu privire la:

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

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

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

astfel încât valorile mai sus menționate, ce fac obiectul calculului și evaluării punctajelor să fie aplicate produselor oferite.

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

Față de toate aspectele sesizate se impune așadar obligarea reevaluării punctajului față de fiecare subfactor, raportat la documentele ce însoțesc oferta în demonstrarea calității tehnice a celor 14 subfactori indicați în Metodologia de calcul.

- Pentru [redacted] se impune reevaluarea punctajului cu privire la:

1. Documentele justificative ale subfactorilor ce fac obiectul evaluării și calculului, respectiv:
 - consumul de combustibil (test SORT 1) în combinația tipului de autovehicule oferite (marcă autovehicul, model autovehicul, tip cutie de viteze și raport de transmisie, pentru o altă punte spate decât cea ofertată);
 - nivel de zgomot (interior și exterior), valori rezultate din măsurare conform certificatului ISO 5128, respectiv documentului de omologare al vehicului; 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, raportat și la clarificările emise de autoritate în privința acestei cerințe, după deschiderea ofertei.

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

Față de toate aspectele sesizate, se impune, așadar, obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertei și a punctajului candidaților 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 [redacted] cu consecința recalculării punctajului celui/aceor subfactor/i pentru care aceasta nu a obținut punctajul maxim și/sau a fost depunctată în mod neîntemeiat ori încălcându-se principiul egalității de tratament;

Respectarea principiului egalității de tratament presupune ca, oricând pe parcursul procedurii de atribuire, să se stabilească și să se aplice reguli, cerințe, criterii identice pentru toți operatorii economici, astfel încât aceștia să beneficieze de șanse egale de a deveni contractanți.

Din jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene s-a statuat că principiul egalității de tratament derivă din coroborarea principiului nediscriminării și al transparenței, acesta din urmă nefiind respectat de către autoritate.

În plus, potrivit unei jurisprudențe constante, principiul egalității de tratament între ofertanți, care are ca obiectiv favorizarea dezvoltării unei concurențe corecte și efective între întreprinderile participante la o procedură de achiziții publice, impune ca toți ofertanții să dispună de aceleași șanse în elaborarea ofertelor lor și presupune, prin urmare, ca acestea să fie supuse aceluiași condiții pentru toți ofertanții.

Din jurisprudența reiese, de asemenea, că principiul egalității de tratament presupune o obligație de transparență pentru a permite verificarea respectării sale. Acest principiu al transparenței are ca scop, în esență, să garanteze ca este înlăturat riscul de favoritism și de comportament arbitrar din partea autorității contractante.

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

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

Entitatea contractantă a transmis documentele necesare soluționării cauzei, precum și punctul de vedere înregistrat la Consiliu sub nr. 11722/21.03.2018, cu privire la contestația formulată de către [REDACTED]

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

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

Consiliul a emis Decizia nr. 2781/C/3213/3229/266/3275/3297/3341/3389/3410/3506/3522/24.10.2017, dipunând următoarele: "respinge ca nefondate, în totalitate, un număr de 5 contestații, respinge ca inadmisibilă o contestație și admite în parte 4 contestații."

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

Accesarea ofertei a avut loc în data de 14.11.2017.

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

1.
2.
3.
4.

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

În cadrul acestei etape, comisia de evaluare a hotărât declararea ofertei depuse de ofertantul [redacted] ca fiind inacceptabilă, în conformitate cu prevederile art. 143 alin. (2) lit. b) din HG nr. 394/2016. Propunerile tehnice au fost evaluate de către comisia de evaluare în raport cu cerințele minime din caietul de sarcini și pe baza informațiilor prezentate în propunerile tehnice, iar rezultatul evaluării se regăsește în procesul-verbal nr. 86/06.12.2017, procesul-verbal nr. 91/20.12.2017, procesul-verbal nr. 4/10.01.2018 și procesul-verbal nr. 9/17.01.2018.

După aplicarea criteriului de atribuire "cel mai bun raport calitate-preț", conform "Metodologiei de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor", a fost stabilit clasamentul ofertei, după cum urmează:

Nr. crt.	Ofertant	Punctaj factor de evaluare "Calitate oferte"	Punctaj factor de evaluare "Preț oferte"	Punctaj total	Clasament
1	[redacted]	44,91	49,15	94,06	Locul 1
2	[redacted]	43,93	50	93,93	Locul 2
3	[redacted]	47,57	45,95	93,52	Locul 3

Ponderile aferente celor doi factori de evaluare au fost:

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

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

Propunerile tehnice au fost evaluate de către comisia de evaluare în raport cu cerințele minime din caietul de sarcini și pe baza informațiilor prezentate în propunerile tehnice, iar în conformitate cu documentația de atribuire, criteriul de atribuire este "cel mai bun raport calitate-preț, sectoriale.

Cu privire la petiții 3 al contestației, respectiv solicitarea de anulare a raportului procedurii în partea dedicată punctajelor acordate ofertei depuse de [redacted] și de asocierea declarată câștigătoare, entitatea contractantă susține că acesta a fost întocmit și cuprinde toate documentele/informațiile prevăzute de dispozițiile Legii nr. 99/2016 privind achizițiile

cu privire la petiții 3 al contestației, respectiv solicitarea de anulare a raportului procedurii în partea dedicată punctajelor acordate ofertei depuse de [redacted] și de asocierea declarată câștigătoare, entitatea contractantă susține că acesta a fost întocmit și cuprinde toate documentele/informațiile prevăzute de dispozițiile Legii nr. 99/2016 privind achizițiile

Pentru considerentele expuse, raportat la dispozițiile legale anterioare menționate, se impune respingerea ca nefondat a acestui petiționar prin raportul procedurii de atribuire și nu prin emiterea unei decizii, astfel cum afirmă în mod netemeinic și nefondat contestația [redacted] prin raportul procedurii de atribuire și nu prin emiterea unei decizii, astfel cum afirmă în mod netemeinic și nefondat contestația [redacted]

Pentru considerentele expuse, raportat la dispozițiile legale anterioare menționate, se impune respingerea ca nefondat a acestui petiționar prin raportul procedurii de atribuire și nu prin emiterea unei decizii, astfel cum afirmă în mod netemeinic și nefondat contestația [redacted] prin raportul procedurii de atribuire și nu prin emiterea unei decizii, astfel cum afirmă în mod netemeinic și nefondat contestația [redacted]

Pentru considerentele expuse, raportat la dispozițiile legale anterioare menționate, se impune respingerea ca nefondat a acestui petiționar prin raportul procedurii de atribuire și nu prin emiterea unei decizii, astfel cum afirmă în mod netemeinic și nefondat contestația [redacted] prin raportul procedurii de atribuire și nu prin emiterea unei decizii, astfel cum afirmă în mod netemeinic și nefondat contestația [redacted]

Pentru considerentele expuse, raportat la dispozițiile legale anterioare menționate, se impune respingerea ca nefondat a acestui petiționar prin raportul procedurii de atribuire și nu prin emiterea unei decizii, astfel cum afirmă în mod netemeinic și nefondat contestația [redacted] prin raportul procedurii de atribuire și nu prin emiterea unei decizii, astfel cum afirmă în mod netemeinic și nefondat contestația [redacted]

Pentru considerentele expuse, raportat la dispozițiile legale anterioare menționate, se impune respingerea ca nefondat a acestui petiționar prin raportul procedurii de atribuire și nu prin emiterea unei decizii, astfel cum afirmă în mod netemeinic și nefondat contestația [redacted] prin raportul procedurii de atribuire și nu prin emiterea unei decizii, astfel cum afirmă în mod netemeinic și nefondat contestația [redacted]

constituit din două componente, unul fiind "prețul ofertei" (50%), celălalt "calitate" (50%).

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

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

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

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

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

Astfel, spre exemplu pentru ofertantul [redacted] comisia a identificat:

- puterea maximă (Pm) a motoarelor autobuzelor:
- pentru autobuzul gama 10 m, Pm=228 kw, conform specificației tehnice anexa 12a, oferta tehnică pag. 32/115,
- pentru autobuzul gama 12 m, Pm=228 kw, conform specificației tehnice anexa 12b, oferta tehnică pag. 35/115 și caracteristica externă a motorului, anexa 59a,
- pentru autobuzul gama 18 m, Pm=265 kw, conform specificației tehnice anexa 12c, oferta tehnică pag. 35/115 și caracteristica externă a motorului, anexa 59b
- masa maximă a autobuzelor (Mmax):
- pentru autobuzul gama 10 m, Mmax=19.200 kg, conform specificației tehnice anexa 12a, oferta tehnică pag. 32/115,
- pentru autobuzul gama 12 m, Mmax=19.200 kg, conform specificației tehnice anexa 12b, oferta tehnică pag. 32/115,
- pentru autobuzul gama 18 m, Mmax=30.000 kg, conform specificației tehnice anexa 12c, oferta tehnică pag. 32/115,
- Au rezultat următoarele rapoarte:
- Pm/Mmax=11,87 kw/tona, pentru autobuzul gama 10 m,
- Pm/Mmax=11,87 kw/tona, pentru autobuzul gama 12 m,
- Pm/Mmax=8,83 kw/tona, pentru autobuzul gama 18 m,

Similar, s-a procedat pentru ofertantul [redacted] rezultând:

- puterea maximă (Pm) a motoarelor autobuzelor:

• pentru autobuzul gama 10 m, Pm=220 kw, conform ofertă tehnică 25, documentul 85R-004847, pag.1974 și caracteristica externă a motorului, anexa 55, pag.2592,

• pentru autobuzul gama 12 m, Pm=220 kw, conform oferta tehnică 25, documentul 85R-004847, pag. 1974 și caracteristica externă a motorului, anexa 55, pag.2592

• pentru autobuzul gama 18 m, Pm=271 kw, conform oferta tehnică 25, documentul E4-24R-030581, pag. 1929 și caracteristica externă a motorului, oferta tehnică 4, pag. 214,

- masa maximă a autobuzelor (Mmax):

• pentru autobuzul gama 10 m, Mmax=18.000 kg, conform răspuns clarificări DPA nr. 12/-4.01.2018;

• pentru autobuzul gama 12 m, Mmax=18.000 kg, conform răspuns clarificări DPA nr. 12/-4.01.2018;

• pentru autobuzul gama 18 m, Mmax=28.000 kg, conform răspuns clarificări DPA nr. 12/-4.01.2018.

- Au rezultat următoarele rapoarte:

- Pm/Mmax=12,22 kw/tonă, pentru autobuzul gama 10 m,

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

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

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

- ofertantul [redacted] $3,40 \times 12,5\% + 3,40 \times 80\% + 3,19 \times 7,5\% = 3,38$ puncte,

- ofertantul asocierea [redacted] $3,50 \times 12,5\% + 3,50 \times 80\% + 3,50 \times 7,5\% = 3,50$ puncte,

Această metodologie ce a făcut parte din documentația de atribuire a fost aplicată de comisia de evaluare pentru toți cei 14 subfactori de evaluare din cadrul factorului de evaluare calitate și este prezentată detaliat în anexele fișelor de punctaj A, B și C pentru fiecare ofertant și centralizatorul fișa de punctaj), anexe ale procesului verbal nr. 9/17.01.2018.

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

Cu privire la petiul 5, prin care contestatoarea solicită anularea adresei nr. DPA 345.1/28.02.2018, prin care s-a respins cererea de acces la dosarul achiziției, entitatea contractantă solicită să se constate că potrivit Formularului nr. 13, care constituie anexă la documentația de atribuire ce reprezintă Declarația privind partea/părțile din propunerea tehnică și financiară, care au caracter confidențial, reprezentantul legal al [redacted] având calitatea de lider de asociere a precizat, că "următoarele părți/informații din propunerea tehnică și din propunerea financiară:

a. propunerea tehnică integral;

b. propunerea tehnică financiară integral;

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

conformitate cu cerințele caietului de sarcini de la cap. 6.3.2. *Caracteristici dimensionale*, dovedite prin documentele de omologare C.E. prezentate la ofertă, așa cum a fost solicitat prin documentația de atribuire, sunt nefondate și se bazează, așa după cum însăși contestatoarea afirmă în cuprinsul notificării prealabile în peneultimul alineat la pag. 5, doar pe solicitările de clarificări, notificările prealabile și contestațiile formulate de

nu sunt în [redacted] dimensiunile generale ale autobuzelor oferite de [redacted] generale în concordanță cu cerința achizitorului este incorrectă, intrucât

Aprecierea contestatoarei privind neconformitatea dimensiunilor ale autobuzului".

a. "Nerespectarea cerinței privind dimensiunile generale constructive câștigătoare:

formulate de contestatoare privind neconformitatea ofertei declarate în continuare, entitatea contractantă răspunde punctual criticilor entitatea contractantă prin documentația de atribuire.

satisfăcute toate specificațiile tehnice și toate cerințele stabilite și impuse de deschisă din data de 10.11.2017, având în vedere că au fost respectate și baza documentelor depuse de către ofertant în cadrul procedurii de licitație

admisiabilă în [redacted] Comisia de evaluare a declarat oferta depusă de [redacted] entitatea contractantă face următoarele precizări:

1. În ceea ce privește motivele pentru care contestatoarea susține că oferta declarată câștigătoare este inadmisibilă sub aspectul neconformității, nu doar pentru "prețul ofertei",

factorul total de evaluare, iar clasamentul s-a făcut pentru punctajul total și componentele, una dintre ele fiind prețul ofertei, care reprezintă 50% din criteriul de atribuire este cel mai bun raport calitate-preț, constituit din două componente, "în conformitate cu documentația de atribuire, 358.1/05.03.2018 ca", "în conformitate cu documentația de atribuire, nefondata a acestui petiț, având în vedere că a precizat prin adresa D.P.A. nr. inferior ofertei contestatoarei, entitatea contractantă solicită respingerea ca asociere în principal ca fiind inadmisibilă, iar în subsidiar ca având un punctaj ofertei sale și a ofertei declarate câștigătoare și declararea ofertei depuse de

Cu privire la petițul 7, prin care contestatoarea solicită reevaluarea din Legea nr. 101/2016.

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

Cu privire la petițul 6, prin care contestatoarea solicită anularea adresei alin. (6) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale.

drept de proprietate intelectuală, astfel cum statuează dispozițiile art. 231 declarate de ofertanți ca fiind confidențiale, clasificate sau protejate de un documentele de calificare, propuneri tehnice și/sau financiare care nu au fost

Entitatea contractantă putea permite accesul neîngrădit la documentele de calificare, propuneri tehnice și/sau financiare care nu au fost declarate de ofertanți ca fiind confidențiale, clasificate sau protejate de un drept de proprietate intelectuală, astfel cum statuează dispozițiile art. 231

5 și 6 din Legea nr. 99/2016, art. 129 alin. (1) din HG nr. 394/2016, art. 231 alin. din Legea nr. 99/2016, art. 129 alin. (1) din HG nr. 394/2016, art. 231 alin. (1) Obligațiile autorității contractante prevăzute în cadrul art. 70 alin. (1)

informațiile publicate pe site-ul [redacted], anterior datei de depunere a ofertelor iar, pe de altă parte, din Anexele depuse de contestatoare la notificarea prealabilă nu probează neconformitatea ofertei [redacted], intrucât acestea sunt preluate din mediu virtual, și nu din elementele propunerii tehnice depuse de [redacted] în cadrul procedurii organizate de entitatea contractantă.

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

[redacted] a depus în cadrul propunerii tehnice certificate de omologare C.E. dovedind respectarea cerinței privind dimensiunile generale constructive ale autobuzelor așa cum a fost solicitat prin documentația de atribuire.

Prin răspunsul D.P.A. nr. 358.1/05.03.2018, entitatea contractantă a confirmat că oferta depusă de [redacted] este conformă cu cerințele caietului de sarcini de la capitolul 6.3.2 respectiv 10,70 m pentru gama de 10 m, 12,350 m pentru gama de 12m și 18,40 m pentru gama de 18m.

[redacted] a prezentat certificatele de omologare/certificare pentru autobuzele fabricate cu dimensiunile maxime solicitate prin documentația de atribuire, respectiv 10,70 m pentru gama de 10 m, 12,350 m pentru gama de 12 m și 18,40 m pentru gama de 18m.

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

- Certificate de omologare CE conform Directivei 2007/46/EC - Anexa 1.1 în care se regăsesc dimensiunile autobuzelor pentru care au fost obținute omologările - pag. 18 pentru autobuzele de 18.000 mm și pag. 7 pentru autobuzele de 10.700 mm;

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

"Vă rugăm să prezentați certificatele de omologare a vehiculelor conform cerințelor caietului de sarcini (gama de 10m cu lungimea maximă de 10,70 m, gama de 12 m cu lungimea maximă de 12,35 m și gama de 18 m cu lungimea maximă de 18,40 m). De asemenea, vă rugăm să prezentați documentația 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", respectiv pentru autobuzele oferite ZX16SA3BX_EU și RX16SR2BX_EU".

Prin răspunsul transmis la această solicitare sub nr. DPA 2197/15.12.2017, [redacted]

[redacted] a prezentat dosarul complet de omologare pentru cele 3 game de autobuze - Anexa 1.2 din care rezultă că dimensiunile

depunerii ofertelor nu sunt concludente în evaluarea ofertei tehnice, acestea nefiind incluse în propunerea tehnică astfel încât să modifice cerințele impuse prin documentația de atribuire.

Informările și întrebările puse de [REDACTED] în perioada anterioară conformitate cu cerințele documentației de atribuire.

[REDACTED] a depus documentele de omologare ale autobuzelor în [REDACTED] de 10.11.2017.

[REDACTED] ale [REDACTED], formulate anterior depunerii ofertei în cadrul procedurii din data argumentele se raportează doar la solicitările de clarificări la documentație cum însuși contestatoarea susține în notificarea prealabilă la pag. 6, *membre ale Uniunii Europene, în categoria M3*, este incorectă. Așa după *nici măcar certificat omologat de autoritățile competente în unul din statele depunerii ofertei certificate de omologare de tip RAR, dar aceasta nu deține, depunerii ofertei certificate de omologare de tip RAR, dar aceasta nu deține, la data* Afirmția contestatoarei că [REDACTED] "nu numai că nu deține, la data *regulamentele CEE-ONU la care România a aderat*".

omologare acordat de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3. Respectarea condițiilor prevăzute de *Certificat de omologare de tip RAR (Registrul Auto Român) sau certificat de eliminătorii, pct. 1 din tabel, ofertantul trebuie să prezinte la ofertă* "... Conform prevederilor caietului de sarcini, cap. 2 - Condiții tehnice autobuzelor".

b. "Nerespectarea cerinței privind documentația de omologare a depuse de [REDACTED] la ofertă.

Orice documente, inclusiv cele din mediul virtual depuse de contestatoare nu pot influența efectul juridic al certificatelor de omologare documente.

contractantă nu poate să pună la dispoziția contestatoarei aceste făcând parte dintr-o documentație confidențială, motiv pentru care entitatea ca [REDACTED]

Aceste extrase din documentație au fost declarate de către [REDACTED] gama de 10 m și pag. 6 pentru autobuzul din gama de 12 m).

(pag. 2 pentru autobuzul din gama de 18 m și pag. 4 pentru autobuzul din prezentul punct de vedere în care s-au evidențiat dimensiunile autobuzelor atribuire. Certificatelor de conformitate sunt prezentate în anexa 1.4, la dimensiunile autobuzelor oferite respectă cerințele documentației de conformitate pentru cele 3 game de autobuze din care rezultă că [REDACTED] a prezentat în propunerea tehnică și certificatele de de 10 m și 12 m).

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

57 pentru autobuzul din gama de 18 m și pag. 198 și pag. 130 pentru autobuzelor respectă cerințele documentației de atribuire (pag. 231 și pag.

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

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

"Vă rugăm să prezentați certificatele de omologare a vehiculelor conform cerințelor caietului de sarcini (gama de 10m cu lungimea maximă de 10,70m, gama de 12m cu lungimea maximă de 12,35 m și gama de 18 m cu lungimea maximă de 18,40 m). De asemenea, vă rugăm să prezentați documentația 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", respectiv pentru autobuzele oferite ZX16SA3BX_EU și RX16SR2BX_EU".

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

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

[redacted] a prezentat în propunerea tehnică și certificatele de conformitate pentru cele 3 game de autobuze. (anexa 1.4.)

Aceste extrase din documentație au fost declarate de către [redacted] ca făcând parte dintr-o documentație confidențială, motiv pentru care entitatea contractantă nu poate să pună la dispoziția contestatoarei aceste documente.

Orice documente, inclusiv cele din mediul virtual depuse de contestatoare nu pot influența efectul juridic al certificatelor de omologare depuse de [redacted] la ofertă.

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

Conform cerințelor din caietul de sarcini, cap. 6.3.1, 6.3.2, 6.3.3, punctul B - Dimensiuni interioare: "deschiderea liberă a ușilor pentru călători min. 1200 mm", ofertantul [redacted] a prezentat în propunerea tehnică documentele din care reiese că îndeplinește cerința din caietul de sarcini și a prezentat documentații de omologare a celor 3 tipuri de autobuz din una dintr-una dintre țările membre UE.

Afirmția contestatoarei că [redacted] nu respectă cerința de la cap. 6.3.1, 6.3.2, 6.3.3, punctul B - "Dimensiuni interioare" din caietul de sarcini, privind deschiderea liberă a ușilor de minim 1200 mm, se bazează pe solicitarea [redacted] de modificare a acestei cerințe din caietul de sarcini formulată în cadrul contestației la documentația de atribuire, anterior datei de depunere a ofertei.

În funcție de tipul autobuzului ce va fi livrat și omologat la R.A.R., furnizorul este obligat să își obțină extinderea autorizării R.A.R. a service-ului pentru acel tip de autovehicul. În caz contrar, va pierde dreptul de a

contractului, pe cheltuiala și riscul său." ofertantului câștigător, în termen de maxim 45 de zile de la data semnării omologarea de tip de către R.A.R. a acestuia se va efectua de către Dacă autobuzul este omologat doar de autoritățile competente din UE, autoritățile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3, fi omologate cu Certificat de omologare de tip R.A.R. sau omologat de Prin documentația de atribuire s-a specificat "Autobuzele oferite vor autovehiculelor.

Entitatea contractantă a solicitat prin documentația de atribuire, ca atelierul service trebuie să fie autorizat R.A.R., fără a se indica categoria "prezinte autorizarea R.A.R. a atelierului service".

Prin documentația de atribuire, la capitolul 2 - Condiții tehnice eliminatorii, punctul 32 din tabel s-a prevăzut că ofertantul trebuie să privind autorizarea R.A.R. a atelierului service.

a depus în cadrul propunerii tehnice dovada respectării cerinței

RAR.

a fost prezentată autorizația tehnică emisă de propunerii tehnice a atelierului service este în corectă intrucât, conform autorizarea RAR a atelierului service este în corectă intrucât, conform Afirmția contestatoarei că nu respectă cerința privind sarcini, așa cum a fost solicitată prin documentația de atribuire.

nr. 19558/17.02.2017, ofertantul îndeplinind această cerință din caietul de nr. 19558/17.02.2017, ofertantul îndeplinind această cerință din caietul de RAR a fost prezentată autorizația tehnică emisă de RAR a fost prezentată autorizația tehnică emisă de RAR

propunerii tehnice a atelierului service". Conform ofertare se va prezenta autorizarea RAR a atelierului service". Conform Prin caietul de sarcini, capitolul 2, punctul 32 din tabel, s-a solicitat "La

service". d. "Nerespectarea cerinței privind autorizarea RAR a atelierului acestei cerințe prezentate prin documentele din ANEXA 2.

Entitatea contractantă a luat în considerare îndeplinirea de către asociere a și întrebările puse în perioada anterioară depunerii ofertei nu au relevanță. liberă a usilor pentru călători de minim 1200 mm, și în acest caz, informațiile asocierea respectă cerința din documentația de atribuire privind deschiderea Prin documentația depusă la ofertă se demonstrează faptul că deschiderea liberă a usilor.

data, respectarea cerinței din documentația de atribuire cu privire la înregistrat la D.P.A. cu nr. 12/04.01.2018 la solicitarea de clarificări, încă o dimensiunea exactă a usilor, iar confirmă prin răspunsul dimensiunea lor"). Entitatea contractantă a solicitat clarificări privind îndeplinesc CE 2007/46, care include condițiile de operare a usilor și pentru fiecare ușă 1200 mm. Ușile de autobuz respectă și propunerea tehnică (ANEXA 2, pag. 3 din care reiese că "lățimea minimă privind deschiderea liberă a usilor pentru călători", respectiv extrasul din a depus în cadrul propunerii tehnice dovada respectării cerinței

furniza și realiza mentenanța acestui tip de autobuz în România, aplicându-se prevederile contractului privind rezilierea. Prin oferta tehnică, și-a asumat îndeplinirea cerințelor de mentenanță și reparații așa cum a fost solicitat prin documentația de atribuire.

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

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

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

Afirmăția contestatoarei că nu respectă cerința privind materialele utilizate prevăzute de Secțiunea 6.2 din caietul de sarcini este incorectă, întrucât se raportează doar la o solicitare de remediere formulată prin contestație la documentația de atribuire, anterior depunerii ofertei.

a depus în cadrul propunerii tehnice dovada respectării cerinței privind materialele utilizate, prin documente privind comportarea la foc și efectele sale secundare asupra materialelor, neutilizarea componentelor interzise (asbest) etc., îndeplinind condițiile din documentația de atribuire.

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

Afirmăția contestatoarei că ofertantul declarat câștigător, nu respectă cerința prevăzută la secțiunea 3.2 din caietul de sarcini - Condiții mecanice, este incorectă.

a depus în cadrul propunerii tehnice, dovada respectării cerinței privind Condiții mecanice - Șocuri și vibrații, prin prezentarea certificatelor de omologare CEE-ONU R66 pentru șocuri și vibrații în conformitate cu cerințele cap. 3.2 - Condiții mecanice din caietul de sarcini.

2. Cu privire la solicitarea contestatoarei, respectiv "reevaluarea ofertei contestatoarei și a ofertei declarate câștigătoare și declararea ofertei depuse de ca având un punctaj total inferior ofertei subscrise, cu condiția declarării ofertei subscrise ca fiind admisibilă și câștigătoare", entitatea contractantă solicită respingerea acesteia ca nefondată, pentru următoarele considerente:

Deși în urma evaluării ofertei depuse de către contestatoare, s-a acordat un punctaj de 93,93 puncte, compus din 50 puncte pentru factorul de evaluare prețului ofertei și 43,93 puncte pentru factorul de evaluare "Calitate", în ceea ce privește calculul pentru factorul de evaluare "Calitate" în mod temeinic și legal punctajul acordat a fost corect calculat raportat la documentația de atribuire, ținând cont de dispozițiile prevăzute de art. 209 alin. (5) lit. a) din Legea nr. 99/2016 și, pe cale de consecință, solicitarea contestatoarei este nefondată.

În ceea ce privește afirmația contestatoarei "având în vedere că subscrisa am obținut punctajul maxim pentru factorul de evaluare prețului ofertei", entitatea contractantă precizează că în conformitate cu documentația de atribuire, criteriul de atribuire este "cel mai bun raport calitate-preț, constituit din două componente, unul fiind "prețul ofertei" (50%), celălalt "calitate" (50%). Clasamentul s-a întocmit prin cummul celor 2 punctaje și a fost întocmit conform Metodologiei de calcul din documentația de atribuire publicată în S.E.A.P.

Cei 14 factori de evaluare nu conțin elemente de evaluare subiective și se bazează pe calcule făcute pe baza documentelor prezentate în ofertă. Pe cale de consecință, în mod netemeinic contestatoarea afirmă că, "se produce o încălcare gravă a dreptului de apărare a contestatorului".

Afirmația că "ultimii patru factori de evaluare sunt punctați pe baza declarațiilor ofertanților" este încorectă, deoarece toate declarațiile prezentate de ofertanți au fost însoțite de documente justificative.

Cu privire la afirmațiile contestatoarei prin care susține că "precizarea informațiilor solicitate prin adresa nr. DPA nr. 262.1/21.02.2018 era obligatorie având în vedere dispozițiile legale prevăzute de art. 228 alin. 2, lit c) din Legea nr. 99/2016", entitatea precizează că informațiile au fost solicitate de contestatoarea prin adresele înregistrate sub nr. 254/20.02.2018 și nr. 262/21.02.2018 la Direcția Proceduri Achiziții din cadrul PMB și sub nr. 20.02.KAR/2018.

Ulterior, entitatea contractantă a răspuns solicitărilor anterioare menționate prin adresa înregistrată sub nr. D.P.A. nr. 262.1/21.02.2018 și publicată în S.E.A.P.

Cu privire la critica formulată de contestatoarea privind "Capacitatea de transport", comisia de evaluare a respectat întocmai modalitatea de calcul prevăzută la subfactorul 2.10 din Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor, pe baza documentelor prezentate în propunerea tehnică de

Din documentele prezentate în ofertă (anexa 6), pe baza Metodologiei de calcul, au rezultat următoarele valori:

- Pentru autobuzul de 10,7m suprafața pentru călători în picioare este 7,81 m².
Suprafața 7,81 m² X 6,5 călători/m² = 50,75 călători în picioare

- Pentru autobuzul de 12m suprafața pentru călători în picioare este 9,624 m².
Suprafața 9,624 m² X 6,5 călători/m² = 62,55 călători în picioare

- Pentru autobuzul de 18m suprafața pentru călători în picioare este 8,885 m² + 8,22m². Suprafața (8,885 m² + 8,22 m²) X 6,5 călători/m² = 111,18 călători în picioare.

Cele de mai sus, demonstrează că afirmația contestatoarei conform căreia capacitatea de transport s-a calculat pentru 8 călători/m² și nu 6,5 călători/m², așa cum este precizat în caietul de sarcini, este încorectă.

Modalitatea de calcul se poate constata din Fișa de punctaj - Anexa C

ce face parte integrantă din procesul verbal nr. 9 din

17.01.2018.

Cu privire la critica formulată de contestatoarea privind "Capabilitatea de livrare", entitatea contractantă precizează că [redacted] a prezentat documentul privind capabilitatea de livrare în cadrul propunerii tehnice, declarată confidențială conform Formular 13.

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

- Evaluarea s-a bazat conform cerințelor din Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor, pe baza "extraseilor detaliate pentru fiecare operație din cele solicitate pentru evaluare, în conformitate cu manualul de întreținere și reparație a producătorului autobuzului", documente prezentate în propunerea tehnică declarată confidențială conform Formular 13.

Cu privire la critica formulată de contestatoarea privind criteriul de evaluare nr. 13 "Coeficientul de disponibilitate", entitatea contractantă precizează că [redacted] a prezentat documentul privind Coeficientul de disponibilitate în cadrul propunerii tehnice, declarată conform Formular 13 confidențială.

Cu privire la critica formulată de contestatoarea privind cerința "Criteriul social", entitatea contractantă susține că nu a luat în calcul numai declarația pe proprie răspundere a ofertantului [redacted] ci a analizat toate documentele prezentate de acesta cu privire la persoanele declarate defavorizate. Comisia de evaluare a verificat informațiile cuprinse în documentele și dovezile prezentate de ofertanți. Mai mult decât atât, au fost formulate solicitări de clarificări tuturor ofertanților pe acest aspect, pentru a se asigura o concurență reală între participanții la procedură.

3. Accesul la documentele dosarului.

Având în vedere solicitarea contestatoarei de a avea acces la dosarul constituit la Consiliu, inclusiv la dosarul de achiziție, toți ofertanții au declarat parțial sau integral anumite părți din propunerile tehnice, financiare sau experiență similară ca fiind confidențiale depunând în acest sens Formularul nr. 13.

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

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

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

Astfel, entitatea contractantă are obligația respectării prevederilor art. 70 alin. (1) din Legea nr. 99/2016 care stipulează: "(1) Fără a aduce atingere celorlalte prevederi ale prezentei legi sau dispozițiilor legale privind liberul acces la informațiile de interes public ori ale altor acte normative care reglementează activitatea entității contractante, entitatea contractantă are obligația de a nu dezvălui informațiile transmise de operatorii economici indicate de aceștia ca fiind confidențiale, inclusiv secrete tehnice sau comerciale și elementele confidențiale ale ofertelor."

Documentele confidențiale intră în sfera de aplicare a protecției confidențialității și sunt opozabile terților, iar entitatea contractantă nu poate încălca protecția legală de confidențialitate recunoscută de legislația achizițiilor sectoriale.

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

În contextul achizițiilor sectoriale, noțiunea de informații confidențiale acoperă acele date care, dacă ar ajunge la cunoștința unor terți, în principal, cei aflați în relație de concurență, ar determina prejudicii unei întreprinderi și pentru acest motiv, entitățile contractante au obligația de a asigura confidențialitatea acestui tip de informații (secrete de afaceri).

Contrar susținerilor contestatei că nu s-a demonstrat caracterul confidențial, entitatea contractantă a adus la cunoștința tuturor ofertanților prin publicarea în S.E.A.P. a raportului procedurii, extrase din declarațiile ofertanților cu privire la informațiile din cadrul ofertelor declarate confidențiale.

Având în vedere motivele expuse anterior, entitatea contractantă solicită respingerea contestației depusă de [REDACTED], ca nefondată.

Prin adresa nr. 425.1/22.03.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 11899/22.03.2018, entitatea contractantă formulează punct de vedere cu privire la contestația formulată de către [REDACTED]

Entitatea contractantă menționează că în cadrul procedurii de achiziție, contestatoarea a obținut cel mai mare punctaj la factorul de evaluare "calitate" și a obținut cel mai mic punctaj la factorul de evaluare "prețuri". Factorul de evaluare "calitate" a fost calculat analizând informațiile, înscrisurile și documentele prezentate de cei trei ofertanți, și nu cuprind aspecte subiective, de interpretare, care ar fi putut fi contestate.

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

- verificarea îndeplinirii criteriilor de calificare de către ofertanți, verificarea conformității îndeplinirii criteriilor tehnice ale ofertanților cu prevederile caietului de sarcini și cu criteriile de atribuire, verificarea propunerilor financiare prezentate de ofertanți, inclusiv verificarea conformității cu propunerile tehnice, verificarea aritmetică, verificarea

încadrării în fondurile care pot fi disponibile pentru îndeplinirea contractului sectorial;

- în vederea unei evaluări corecte, entitatea contractantă a solicitat clarificări, stabilind ofertele inacceptabile și/sau neconforme și motivele care au stat la baza încadrării acestora în fiecare din aceste categorii, declarând ulterior ofertele admisibile;

- în urma aplicării criteriului de atribuire "cel mai bun raport calitate-preț" ofertelor admisibile, a fost stabilită oferta câștigătoare. Raportul procedurii de atribuire nr. 248/19.02.2018 a fost întocmit și cuprinde toate documentele/informările prevăzute de dispozițiile Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale. Criteriul de atribuire a fost "cel mai bun raport calitate-preț", constituit din două componente, unul fiind "prețul ofertei" (50%), celălalt "calitate" (50%). Comisia de evaluare a efectuat punctajul pentru cele două componente în baza informațiilor și documentelor prezentate în ofertele depuse.

Propunerile tehnice au fost evaluate de către Comisia de evaluare în raport cu cerințele minime din Caietul de Sarcini și pe baza informațiilor prezentate de ofertanți în propunerile tehnice, iar în conformitate cu documentația de atribuire, criteriul de atribuire "cel mai bun raport calitate-preț", constituit din două componente, unul fiind "prețul ofertei" (50%), celălalt "calitate" (50%). Astfel, a fost stabilit punctajul pe componente calitate, contestatoarea obținând cel mai mare punctaj dintre ofertele depuse, iar pe componenta prețului ofertei obținând cel mai mic punctaj, fiind clasat pe locul 3.

În conformitate cu dispozițiile prevăzute de art. 230 din Legea nr. 99/2016, privind achizițiile sectoriale, entitatea contractantă are obligația de a cuprinde în raportul procedurii de atribuire toate informațiile și documentele prin care se pronunță cu privire la analiza ofertei și rezultatele procesului de calificare și/sau selecție, denumirea ofertantului declarat câștigător și motivele pentru care oferta acestuia a fost desemnată câștigătoare, precum și motivele respingerii unei oferte, condiții pe care entitatea contractantă le-a respectat.

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

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

Împotriva rezultatului final al procedurii de atribuire, comunicat prin adresa D.P.A. nr. 296.1/19.02.2018, și a raportului procedurii de atribuire nr. 248/19.02.2018, contestatoarea a formulat notificarea prealabilă înregistrată sub nr. 346/01.03.2018, prin care a solicitat revocarea actelor și adoptarea măsurilor de remediere prezentate în notificarea prealabilă. Prin răspunsul la notificarea prealabilă, comunicat de entitatea contractantă prin adresa DPA nr. 361.1/06.03.2018, a fost respinsă

notificarea prealabilă și a fost argumentată în ceea ce privește motivele respingerii.

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

În ceea ce privește aspectul invocat de contestatoarea privind încălcarea principiului transparenței prevăzut în mod expres de art. 2 din Legea nr. 98/2016, entitatea contractantă face următoarele precizări: principiile care stau la baza atribuirii contractelor sectoriale, în special principiul transparenței prevăzut de art. 2 alin. 2, lit. d) din Legea 99/2016 a fost coroborat în mod eronat cu prevederile din art. 70 alin. (1), art. 79 și art. 231 alin. (5) - (6) din Legea nr. 99/2016, art. 129 alin. (1) din H.G. nr. 394/2016 și art. 19 alin (1)-(3) din Legea nr. 101/2016, care reglementează confidențialitatea informațiilor transmise de operatorii economici.

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

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

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

Având în vedere solicitarea contestatoarei de a avea acces la dosarul constituit la Consiliu, inclusiv la dosarul de achiziție, toți ofertanții au declarat parțial sau integral anumite părți din propunerile tehnice, financiare sau experiență similară ca fiind confidențiale, depunând, în acest sens, Formularul nr. 13.

Entitatea contractantă nu a permis accesul la dosarul de achiziție, intrucât sunt incidente prevederile art. 231 alin. (4) din Legea nr. 99/2016 respectiv, "ulterior finalizării procedurii de atribuire, dosarul achiziției sectoriale are caracter de document public", iar conform art. 224 din Legea 99/2016 "procedura de atribuire se finalizează prin: încheierea contractului sectorial sau anulara procedurii de atribuire".

Având în vedere dispozițiile legale anterioare menționate, precum și faptul că procedura de achiziție nu s-a finalizat, iar ofertele depuse conțin elemente confidențiale, entitatea contractantă este obligată să asigure confidențialitatea documentelor până la finalizarea procedurii de atribuire.

Documentele confidențiale intră în sfera de aplicare a protecției confidențialității și sunt opozabile terților, iar entitatea contractantă nu poate încălca protecția legală de confidențialitate recunoscută de legislația achizițiilor sectoriale.

Aprecierea contestatoarei în ce măsură documentele declarate confidențiale au sau nu caracter protejat, trebuie făcută prin prisma reglementării speciale din legislația achizițiilor sectoriale, care impun motivarea de către ofertanți a caracterului confidențial.

În contextul achizițiilor sectoriale, noțiunea de informații confidențiale acoperă acele date care, dacă ar ajunge la cunoștința unor terți, în principal,

cei aflați în relație de concurență, ar determina prejudiciul unei întreprinderi și pentru acest motiv, entitățile contractante au obligația de a asigura confidențialitatea acestui tip de informații (secrete de afaceri).

Prin Formularul nr. 13 ofertanții

au menționat motivele pentru care anumite informații trebuie protejate.

Contrar susținerilor contestatoarei că nu s-ar fi demonstrat caracterul confidențial, entitatea contractantă precizează că a adus la cunoștința tuturor ofertanților, prin publicarea în S.E.A.P. a raportului procedurii, extrase din declarațiile ofertanților cu privire la informațiile din cadrul ofertelor declarate confidențiale la cap. 6 din raportul procedurii.

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

- în ceea ce privește solicitarea contestatoarei de a avea acces la studierea dosarului achiziției publice, prin adresa DPA 319.1/22.02.2018, entitatea contractantă a precizat că Anexa A - Fișa punctaj pentru factorul de evaluare „calitate”, a ofertanților și Anexa B - Fișa de Punctaj pentru factorul de evaluare „calitate”, a ofertanților, va fi pusă la dispoziție după finalizarea procedurii, întrucât aceasta aparține unei oferte admisisibile, dar care nu a fost declarată câștigătoare. Informarea ofertanților cu privire la rezultatul licitației deschise a fost efectuată în conformitate cu prevederile art. 228 alin. (2) lit. c) din Legea nr. 99/2016.

De asemenea, în ceea ce privește Anexa B - Fișa de Punctaj pentru factorul de evaluare „calitate”, pentru a fost transmisă contestatoarei prin adresa D.P.A. nr. 328.1/26.02.2018 cu ștampila și semnătura entității contractante, reprezentând anexa acesteia. Totodată, Anexa C - Fișa punctaj pentru factorul de evaluare „calitate” al ofertanților ce face parte integrantă din procesul verbal nr. 9 din 17.01.2018, conține parametrii tehnici ai propunerii tehnice, declarată integral ca fiind confidențială de către ofertant conform Formular nr. 13.

II. În ceea ce privește aspectele invocate de contestatoarea

cu privire la neconformitatea ofertelor depuse de către și față de cerințele de calificare, astfel cum au fost stabilite prin caietul de sarcini 455963/23.05.2017, afirmată contestatoarei conform căreia oferta Asocierii este neconformă este incorectă, întrucât cerințele de calificare au fost stabilite prin fișa de date a achiziției, respectiv DUA, și nu prin intermediul caietului de sarcini.

Prin raportul de evaluare întocmit în conformitate cu art. 230 din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, comisia de evaluare a declarat că oferta

este acceptabilă și conformă.

De asemenea, prin Dispoziția Primarului General nr. 1635 din 22.11.2017, în conformitate cu art. 132 alin. (3) din HG nr. 394/2016, au

Menționarea de către contestatoare ca și argument a faptului că achizitorul deține 8 ateliere autorizate R.A.R., pentru categoria M3 de autovehicule, este incorectă, deoarece achizitorul are în exploatare și întreținere, reparații autovehicule din această clasă (autobuze urbane cu

R.A.R. Pentru extinderea autorizății R.A.R. a service-ului, în conformitate cu legislația în vigoare, atelierul service este auditat de către auditori autorizați prevederile contractului privind rezilierea.

și realiza mentenanța acestui tip de autobuz în România, aplicându-se ului pe acel tip de autovehicul. În caz contrar, va pierde dreptul de a furniza furnizorul este obligat să-și obțină extinderea autorizării R.A.R. a service-ului în funcție de tipul autobuzului ce va fi livrat și omologat la R.A.R., solicitat prin documentația de atribuire.

reparații și întreținere a autobuzelor în perioada de garanție, așa cum a fost tuturor condițiilor din documentația de atribuire privind activitățile de și-a asumat prin propunerea tehnică prezentată, îndeplinirea

data semnării contractului, pe cheltuiala și riscul său. efectua de către ofertantul câștigător în termen de maxim 45 de zile de la competente din U.E., omologarea de tip de către R.A.R. a acestuia, se va U.E., în categoria M3". Dacă autobuzul este omologat doar de autoritățile vor fi omologate de autoritățile competente în unul din statele membre ale Prin documentația de atribuire s-a specificat că "autobuzele oferite anumită categorie a autovehiculelor.

atribuire, ca atelierul service să fie autorizat R.A.R., fără a se indica o De fapt, entitatea contractantă a solicitat, prin documentația de conexarea unor cerințe distincte din caietul de sarcini.

contractante, reprezentând o interpretare subiectivă a sa, bazată pe a vehiculelor din categoria M3", este incorectă, raportat la cerința entității atelierului service...trebuie să fie pentru activități de reparație și întreținere Afirmția contestatoarei conform căreia "autorizarea R.A.R. a privind autorizarea R.A.R. a atelierului service.

a depus în cadrul propunerii tehnice dovada respectării cerinței atribuire.

Conform propunerii tehnice a [redacted], a fost prezentată autorizația tehnică emisă de R.A.R. 19558/17.02.2017, ofertantul îndeplinind această cerință din caietul de sarcini, așa cum a fost solicitată prin documentația de R.A.R. a atelierului service".

II, pct. 32 din tabel s-a solicitat: "la ofertare se va prezenta autorizarea [redacted], prin caietul de sarcini, cap.

necorformatatea ofertei depusă de către 11.1. A. În ceea ce privește aspectele invocate cu privire la constatată că acestea sunt acceptabile și conforme.

detaliu comparativ cu cerințele din caietul de sarcini, ofertele depuse și au Autovehicule Rutiere, care au avut o contribuție importantă, verificând în Universitatea Politehnică București, Facultatea de Transporturi, Secția fost numiți experți coopatți, respectiv profesori universitari de la

lungimea de 12m) și prin urmare, este obligată prin legislație să fie autorizată R.A.R. pentru aceste tipuri de autovehicule. În concluzie, autorizatia R.A.R. prezentată de [redacted] este conformă cu cerința din documentația de atribuire.

Cu privire la consideratiile contestatoarei privind faptul că autobuzele [redacted] au motoare [redacted] precizând ca sursă "...din cunoștințele noastre..." iar subcontractantul [redacted] nu este autorizat în vederea asigurării asistenței tehnice în garanție și servicii, aceste consideratii sunt incorecte și bazate pe informații neconforme cu realitatea. Dezvoltarea considerentelor exprimate în continuare la cap. 11.1.A, se bazează pe prevederi ale legislației în vigoare care vor fi aplicate obligatoriu după semnarea contractului și omologarea de tip de către R.A.R., dar aceste cerințe nu au fost prevăzute în documentația de atribuire la faza depunerii ofertelor.

[redacted] a îndeplinit cerința privind prezentarea unui atelier de service autorizat R.A.R., astfel încât oferta prezentată de [redacted] a fost declarată conformă.

Contestatoarea solicită în mod incorect ca la prezentarea ofertei, ofertanții să facă dovada că dețin autorizare RAR pentru vehiculele de categoria M3, în condițiile în care această cerință nu a fost solicitată prin documentația de atribuire.

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

Astfel, entitatea contractantă apreciază că ofertantul [redacted] a prezentat în oferta documentele legale solicitate prin documentația de atribuire și de asemenea, a prezentat experiența similară în domeniu. Toate cerințele exprimate la clarificări se consideră că au fost realizate și oferta prezentată de [redacted] a fost declarată conformă.

Prin Decizia C.N.S.C. nr. 2781/C/3213/3229/3266/3275/3297/3341/3389/ 3410/3506 /3522/24.10.2017, Consiliul a dispus că entitatea contractantă "și menține dimensiunile...".

Considerentele privind autobuzul din gama de 10m ofertat de [redacted] nu sunt reale și se afirmă de entitatea contractantă că la ofertă, [redacted] a prezentat documentele legale prin care se dovedește îndeplinirea cerinței privind lungimea maximă.

În ceea ce privește afirmația contestatoarei conform căreia "în baza informațiilor disponibile pe platformele on-line menționate și anexate notificării, rezultă că [redacted] nu poate îndeplini condițiile de calificare a ofertei conforme, întrucât condițiile tehnice eliminatorii din caietul de sarcini nu sunt satisfăcute în totalitate", entitatea contractantă apreciază că aceasta este

incorctă, nu are o bază legală, entitatea contractantă analizând propunerea tehnică a

pe baza cerințelor din caietul de sarcini declarând oferta conformă din punct de vedere tehnic. Afirmatia contestatoarei conform căreia propunere tehnică nu poate îndeplini condițiile de calificare, este încorctă.

Referitor la afirmatia contestatoarei conform căreia

a ofertat modelul cu modificarea lungimii și omologarea acesteia în perioada anterioară licitației și că aceasta ar însemna o încălcare a cerinței care impune livrarea autobuzelor din producția curentă, respectiv a cerinței: "Autobuzele ce fac obiectul caietului de sarcini trebuie să prezinte o soluție unitară, verificată în practică pe un produs de serie omologat. Nu se admit prototipuri sau serii mici de autobuze", entitatea contractantă face următoarele precizări:

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

CertIFICATELE de omologare C.E. și C.O.C prezentate de în

propunerea tehnică pentru autobuzele din gama de 10 m, nu sunt documente de omologare pentru serii mici, și, în concluzie, afirmația contestatoarei este încorctă.

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

II.2. A. Afirmatia contestatoarei "oferta este neconformă intrucât nu îndeplinește condiția "aceiași producător/aceiași marcă", în special în cazul tipodimensiunii din gama de 10m", este încorctă deoarece:

Prin documentele de omologare C.E., prezentate în propunerea tehnică, este specificat, pentru fiecare din cele 3 game de autobuze oferate, aceeași marcă, același producător cu fabrica de asamblare "aceiași producător/aceiași marcă" pentru autobuzele din gama de 10m, 12m și 18m.

Cu referire la precizarea contestatoarei "...obligativitatea de a prezenta Certificatele de Conformitate sau documentele de omologare din care să rezulte la rubrica 0.1: Marca autovehiculului și la rubrica 0.5: Numele și adresa producătorului...", entitatea contractantă precizează: Prin documentele de omologare C.E. la toate cele trei game de autobuze oferate, este specificat la rubrica 01- aceeași marcă a

autovehiculului [redacted], la rubrica 05 - același nume al producătorului ([redacted] și la rubrica 08 - aceeași fabrică de asamblare ([redacted] . De asemenea, prin răspunsul la clarificarea DPA nr. 1755.1/06.12.2017 punctul 1, ofertantul confirmă uzina producătoare pentru toate tipodimensiunile din gamele de autobuze oferite care este [redacted]

Documente :

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

II.2. B. Afirmarea contestată de [redacted] "fără respectă cerința "fără prototipuri sau serii mici" pentru autobuzele din gama de 10 m" este incorrectă, deoarece:

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

CertIFICATELE DE OMOLOGARE C.E. ȘI C.O.C PREZENTATE DE [redacted] ÎN PROPUNEREA TEHNICĂ PENTRU AUTOBUZELE DIN GAMA DE 10 M NU SUNT DOCUMENTE DE OMOLOGARE PENTRU SERII MICI, CI SUNT DOCUMENTE DE OMOLOGARE PENTRU VEHICULE COMPLETE ȘI ÎN CONCLUZIE, AFIRMAȚIA CONTESTĂTOAREI "NU RESPECTĂ CERINȚA "FĂRĂ PROTOTIPURI SAU SERII MICI" PENTRU AUTOBUZELE DIN GAMA DE 10M" ESTE ÎNCORCTĂ.

În concluzie, certificatul de omologare C.E. al autobuzului din gama de 10 m oferit de [redacted] dovedește îndeplinirea cerinței documentației de atribuire "fără prototipuri sau serii mici", motiv pentru care entitatea contractantă solicită Consiliului respingerea ca nefondată a petiției de la punctul II.2.B.

II.2. C. În ceea ce privește amplasarea atelierului de service a subcontractantului [redacted] în afara Bucureștiului (aprox. 40 km), va genera autorității contractante costuri suplimentare față de oferta candidatului [redacted] prin achiziția de rovine (8 ani X 400 autobuze) combustibil și ore de lucru, entitatea contractantă susține că aceasta este încorctă, deoarece ofertantul [redacted] prezintă prin oferta tehnică derularea activității de service așa cum s-a specificat prin cerințele documentației de atribuire în service autorizat RAR al subcontractantului [redacted]

Oferta prezentată de [redacted]

respectă cerința din documentația de atribuire, respectiv răspunsul la clarificarea SEAP 4 conform căreia "întreținerea și mentenanța cu excepția

intreținerii și mentenanței zilnice" pentru toate produsele ce vor fi livrate se vor efectua pe cheltuiala și prin grija furnizorului în service-urile sale aflate în aria administrativ teritorială a municipiului București și/sau jud. Ilfov.

Construcția ofertei financiare a ofertantului cu consecința includerii tuturor costurilor necesare îndeplinirii cerințelor înscrise în documentația de atribuire este asumată de fiecare ofertant, în cadrul propunerii tehnice și financiare.

Entitatea contractantă nu a solicitat detalii privind elemente de cost din construcția ofertei (exemplu: costuri ale rovințelor, carburant, salarii, etc), această responsabilitate fiind apanaajul ofertantului pentru îndeplinirea tuturor cerințelor din documentația de atribuire.

În concluzie, față de prevederile documentației de atribuire și raportat la aspectele semnalate de contestatoare la petitul II.2.C, oferta [redacted] este conformă, motiv pentru care se impune respingerea ca nefondată a petitiului.

III. Solicitarea contestatoarei privind reevaluarea punctajului acordat pentru factorul de evaluare "calitate" față de candidații [redacted] și [redacted]

[redacted], în conformitate cu Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor și cu legislația națională/europeană în materie, față de imposibilitatea dovedirii de către acești ofertanți a cerințelor impuse în documentația de atribuire, este irelevantă pentru că fiecare subfactor din factorul de evaluare calitate, pentru fiecare din cele trei game din autobuzele oferite și pentru fiecare ofertant s-a întocmit în urma înscrierii parametrilor tehnici din ofertele tehnice, din certificatele de omologare, din documente emise de organisme autorizate, acești parametri fiind identificați de comisia de evaluare, în propunerile tehnice din ofertele depuse.

Astfel:

[redacted]

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

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

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

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

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

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

-consum carburant autobuz 18 m = 60,85 l/100km, Similar, au fost identificați în propunerea tehnică [redacted] documentele "Test SORT 1", valorile din buletinul de încercare pentru fiecare din cele trei game de autobuz, respectiv:

- consum carburant autobuz 10 m = 38,77 l/100km,
- consum carburant autobuz 12 m = 43,98 l/100km,
- consum carburant autobuz 18 m = 59,33 l/100km,

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

- ofertantul asocierea [redacted]: $7,59 \times 12,5\% + 8,18 \times 80\% + 7,50 \times 7,5\% = 8,05$ puncte,
- ofertantul [redacted]: $8,50 \times 12,5\% + 8,37 \times 80\% + 7,69 \times 7,5\% = 8,33$ puncte.

b) Nivelul de zgomot măsurat în exterior în mers și staționare (pct. 2.4 din metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor). Au fost identificate în cadrul propunerii tehnice a ofertei [redacted] în documentul Buletin de încercări R 51 zgomot măsurat în exterior în mers și staționare, Anexa 10 pentru fiecare din cele trei game de autobuz și calculate conform metodologiei de calcul și evaluare,

- Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 10 m = 80,65 dBA,
- Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 12 m = 80,65 dBA,
- Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 18 m = 80,05 dBA.

Similar, au fost identificați în propunerea tehnică [redacted] documentele "Certificat omologare nr. 25 și 23, extindere emisii sonore - Regulation 51", valorile din buletinul de încercare pentru fiecare din cele trei game de autobuz și calculate conform metodologiei de calcul și evaluare, respectiv:

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

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

- ofertantul asocierea [redacted]: $2,44 \times 12,5\% + 2,44 \times 80\% + 2,5 \times 7,5\% = 2,44$ puncte,
- ofertantul [redacted]: $2,39 \times 12,5\% + 2,36 \times 80\% + 2,39 \times 7,5\% = 2,36$ puncte.

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

În concluzie, față de cele prezentate și raportat la aspectele semnalate de contestare la petiții III pentru [redacted], entitatea contractantă susține corectitudinea întocmirii punctajelor cu respectarea cerințelor documentației de atribuire, motiv pentru care solicită respingerea ca nefondată a petiției.

La [redacted] entitatea contractantă menționează că la aprecierea contestatoarei cu referire la documentele test SORT 1, buletin nivel de zgomot interior și exterior, CoC sau documente de omologare din care să reiasă masa proprie și puterea motorului "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 trei tipuri de autovehicule oferite", acestea au fost prezentate conform în oferta tehnică.

În concluzie, față de cele prezentate și raportat la aspectele semnalate de contestatoare la petitul III pentru [redacted], entitatea contractantă susține corectitudinea evaluării pe baza documentelor prezentate de ofertant cu respectarea cerințelor documentației de atribuire, motiv pentru solicită respingerea ca nefondată a petiului.

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

De asemenea, fiecare subfactor din cei 14 subfactori din cadrul factorului de evaluare calitate și pentru toți ofertanții, a fost identificat din documentele prezentate în propunerea tehnică, așa cum au fost solicitați prin documentația de atribuire.

IV. Reevaluarea ofertei depuse de [redacted] pentru factorul de evaluare "calitate", cu consecința recalculării punctajului celui/acelei subfactor/ pentru care [redacted] nu a obținut punctaj maxim și/sau a fost depunctată în mod neîntemeiat ori încalcându-se principiul egalității de tratament.

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

Clasarea contestatoarei pe locul 3 se datorează faptului că la factorul de evaluare "prețului ofertei" a obținut punctajul minim, având în vedere că oferta sa a avut cel mai mare preț față de ceilalți ofertanți.

În evaluarea ofertei depuse pentru procedura de licitație mai sus menționată, entitatea contractantă a respectat legislația achizițiilor sectoriale și principiile care stau la baza atribuirii contractelor sectoriale. În ceea ce privește solicitarea contestatoarei privind reevaluarea ofertei depuse pentru factorul de evaluare "calitate", cu consecința recalculării punctajului celui/acelei subfactor/ pentru care aceasta nu a obținut punctajul maxim și/sau a fost depunctată în mod neîntemeiat, entitatea contractantă învederează că evaluarea au fost corecte și nu este necesară recalcularea factorilor de evaluare au fost corecte și nu este necesară recalcularea, deoarece s-a bazat pe documente, date și înregistrări depuse de către ofertanți, conform cerințelor din documentația de atribuire.

Comisia de evaluare a constatat conformitatea ofertei depuse de ofertanții [redacted] și [redacted] în baza cărora au fost calculate punctajele aferente factorilor de evaluare "calitate", au îndeplinit cerințele stabilite prin documentația de atribuire.

Având în vedere motivele expuse anterior, entitatea contractantă solicită respingerea contestației depusă de [redacted] ca nefondată, luând în considerare și interesul public, unde așteptările și nevoile actuale și imediate de a dezvolta și moderniza oferta de transport în comun de decongestionare a traficului prin îmbunătățirea parcului auto sunt foarte mari, oportunitatea de a materializa acest deziderat într-un timp cât mai scurt reprezintă un obiectiv major al Municipiciului București.

Prin adresa nr. 03-724/23.03.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 11966/23.03.2018, [redacted] în calitate de ofertant la procedura de atribuire antemenționată, formulează cerere de intervenție voluntară în care solicită:

- admiterea în parte a contestației formulată de către [redacted] numai sub aspectul constatării neconformității ofertei depuse de ofertantul declarat câștigător și a reevaluării punctajului acordat ofertantului declarat câștigător,
- respingerea contestației sub aspectul constatării neconformității ofertei [redacted] și a recalculării punctajului ofertei cu consecința scaderii acestuia astfel încât oferta depusă de contractoare să fie declarată câștigătoare,
- respingerea contestației sub aspectul reevaluării ofertei depuse de contractoare.

Intervenția menționează că prin contestația formulată, [redacted] ofertant clasat pe locul 3 în cadrul procedurii de atribuire, a adus ofertei declarate câștigătoare aceleași critici ca ale sale, invocând aceleași motive de neconformitate ale ofertei [redacted] Cu privire la criticile formulate de [redacted] față de oferta [redacted] intervenția solicită admiterea acestora, cu consecința declarării ca neconforme a ofertei declarate câștigătoare.

Intervenția solicită respingerea argumentelor contestatoarei [redacted] cu privire la recalcularea punctajului acordat ofertei sale, întrucât motivele invocate sunt neîntemeiate.

Aprecierile contestatoarei [redacted] sunt neîntemeiate, în mod corect răspunzând entitatea contractantă în sensul că "din documentele de omologare CE și a răspunsurilor de clarificare de prezentare în cadrul propunerii tehnice de către ofertantul [redacted] s-a demonstrat îndeplinirea cerinței producător/aceeași marcă, pentru toate gamele de autobuze oferite, așa cum a fost solicitat prin documentația de atribuire".

În acest sens, interveniența solicită Consiliului să analizeze Anexele 9a, 9b, 9c (Certificate de omologare Europăeană e24*2007/46) și Anexele 12a, 12b, 12c (Coc - Certificate de conformitate) depuse de aceasta în cadrul ofertei, de unde rezultă înlăturarea acestei cerințe.

Contestatoarea are "suspiciunea" că interveniența nu a fi respectat cerința "fără prototipuri sau serii mici" pentru autobuzele din gama de 10 metri, temându-se că nu ar fi deus certificatele de omologare pentru modelul [REDACTED] 10 (din gama de 10 metri).

Interveniența contestă informațiile preluate de contestatoare din "mediul virtual" (termen folosit de entitatea contractantă în răspunsul la notificarea prealabilă introdusă de [REDACTED]), proba contrară rezultând din documentele depuse de [REDACTED] în cadrul ofertei.

Contestatoarea [REDACTED] apreciază că amplasarea atelierului service al terțului subcontractant în afara Bucureștiului va genera costuri suplimentare atât în sarcina [REDACTED], cât și în sarcina entității contractante, conchizând că propunerea financiară a acesteia din urmă nu ar fi corelată cu elementele propunerii tehnice, ceea ce ar putea conduce la executarea defectuoasă a contractului sau constituie o abatere de la legislația incidentă, alta decât cea în domeniul achizițiilor sectoriale.

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

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

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

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

Interveniența solicită Consiliului să analizeze Anexa 13 (Angajament privind deținere personal și service autorizat), Anexa 15 (Autorizare RAR service București-Ilfov) și Anexa 58 (Lista service autorizate RAR) din care rezultă că aceasta înlătură toate cerințele din documentația de atribuire.

Contestatoarea [REDACTED] solicită reevaluarea punctajului acordat ofertei [REDACTED] sub aspectul înlăturării cerințelor privind:

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

Interveniența susține că a depus oferta cu respectarea tuturor cerințelor din documentația de atribuire, în acest sens solicitând Consiliului să analizeze Anexa nr. 36 (pentru a constata îndeplinirea cerinței privind consumul de combustibil), Anexa nr. 18 (pentru a constata îndeplinirea

CNSC cu privire la răspunsul oferit de către entitatea contractantă la achizițiilor publice.

a formulat ulterior notificare prealabilă și contestație în fața considerat că cerințele nu erau în deplină concordanță cu legislația în materia sau corectării unora dintre aceste cerințe, în acele cazuri în care s-a la anumite cerințe prevăzute în documentația de atribuire, în scopul lămuririi fel ca și alți participanți, a formulat o serie de solicitări de clarificare cu privire la intervenienta menționată că pe parcursul procedurii de achiziție, la dispună obligarea entității contractante la anularea procedurii de atribuire.

motive de inadmisibilitate pentru toate ofertele depuse în procedură, să inacceptabilă și neconformă, iar în măsura în care Consiliul va constata este - în subsidiar, să se constate că oferta depusă de către [redacted] este

neîntemeiată, consecință, respingerea contestației formulate de către [redacted] ca - admiterea în principiu și pe fond a cererii de intervenție și, pe cale de cerere de intervenție în care solicita:

contradictoriu cu [redacted] formulează declarat câștigător al procedurii de atribuire antemenționată, în [redacted] în calitate de operator economic

lider al [redacted]

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 12552/28.03.2018, [redacted]

solicitari, raportat și la dispozițiile legale mai sus invocate. punctaj mai mare ofertei sale, intervenienta solicită respingerea acestei contestatoare prin care tinde la reevaluarea ofertei sale și acordarea unui Având în vedere caracterul general al criticilor invocate de evaluare calitate, intervenienta solicită respingerea acestor critici.

motiva în fapt cum nu au fost respectate criteriile care compun factorul de 200 sunt aplicabile" raportat la caracterul general al criticilor, fără a se semnătura părții sau a reprezentantului acesteia este nulă. Dispozițiile art oricăreia dintre părți, obiectul cererii, motivele de fapt ale acesteia ori judecată care nu cuprinde numele și prenumele sau, după caz, denumirea Intrucât art. 196 alin. (1) NPCP prevede că "Cererea de chemare în se întemeiază cererea.

cererea de chemare trebuie să cuprindă motivele de fapt și de drept pe care Art. 194 lit. d) NPCP prevede, ca și art. 10 din Legea nr. 101/2016, că prevederile acestora din urmă nu sunt contrare."

Legii nr. 287/2009, republicată, cu modificările ulterioare, în măsura în care ale Legii nr. 134/2010, republicată, cu modificările ulterioare, și cu cele ale completează cu prevederile Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, Potrivit art. 68 din Legea nr. 101/2016, "Dispozițiile prezentei legi se

Procedând astfel, aceasta eludează dispozițiile legale.

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

cerinței privind nivelul de zgomot) și Anexele 12a, 12b, 12c (COC - Certificate

notificarea prealabilă și cu privire la anumite prevederi ale documentației de atribuire (conestație care a fost admisă în parte), dar simplul fapt al formulării acestei contestații nu conduce *de plano* la ideea că [redacted] nu s-a conformat cerințelor documentației de atribuire în cadrul ofertei depuse. Mai mult, oferta depusă de [redacted] respectă deplin inclusiv acele cerințe din documentația de atribuire a căror modificare a solicitat-o pe calea contestației anterior formulată doar de liderul de [redacted], astfel încât argumentele contestației sunt vădit contrazise de oferta depusă. Argumentele interveniența invocă netemeinicia criticilor [redacted] privind neconformitatea ofertei, precizând în acest sens că în esență, contestația de atribuire [redacted] în baza argumentelor pe susținerea invocate de [redacted] în cadrul contestației formulate anterior la CNSC împotriva documentației de atribuire. În cadrul respectivei contestații, liderul [redacted] a solicitat modificarea documentației de atribuire, considerând că anumite cerințe ar fi fost restrictive. Contestația la CNSC a fost însă respinsă în parte, astfel încât o parte din cerințele constructive inițiale din documentația de atribuire au rămas neschimbate. În aceste condiții, [redacted] și-a structurat oferta, inclusiv prin formarea Asocierii, astfel încât aceasta să fie adaptată la cerințele definitive din documentația de atribuire depunând o ofertă deplin conformă. Contestația de atribuire pornește însă de la premiza total greșită că [redacted] ar fi oferit produse având cerințele constructive neconforme, astfel cum au fost precizate în cadrul contestației anterioare. În aceste condiții, contestația formulată de [redacted] rezultă a fi complet nefondată. Cu privire la cerința legată de dimensiunile generale constructive ale autobuzelor și presupusa neconformitate a ofertei [redacted], referitor la autobuzele din gama de 10, respectiv 18 m, în esență, [redacted] invocă faptul că:

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

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

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

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

De asemenea, [redacted] își întemeiază susținerea pe informații extrase de pe site-ul [redacted]

Fără de aceste argumente, interveniența arată că susținerea contestației sunt complet nefondate, dat fiind că [redacted] a oferit în cadrul acestei proceduri, autobuze ce corespund integral dimensiunilor minime și maxime cerute prin caietul de sarcini pentru fiecare autobuz. Astfel:

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

Astei:

- La pagina 3352 din propunerea tehnică, este menționată expres dimensiunea exterioră, respectiv lungimea totală de maxim 10.700 mm;
- La pagina 3353 din propunerea tehnică este inclusă schița autobuzului din gama 10 m în care este marcată în clar cota lungimii totale autobuzului de 10.700 mm;
- În Anexa 57 la propunerea tehnică, paginile 486, 487, este inclusă schița autobuzului (română și engleză), fiind menționată în clar lungimea de 10700;
- În Anexa 45 la propunerea tehnică, pagina 3450, este inclusă fișa tehnică a autobuzului de 10,7 metri, în care se menționează în clar: Lungime (mm): 10700.
- (ii) Pentru autobuzele de 18 m, a oferat autobuze de 18.000 mm, iar nu de 18.750 mm așa cum susține contestația.

Astei:

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

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

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

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

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

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

Astei, contestația arată că, raportat la acele susțineri anterioare, la data depunerii ofertei, nu deținea "certIFICATE de omologare RAR, dar aceasta nu deținea nici măcar certificat omologat de autoritățile

competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3, pentru lungimile maxime solicitate".

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

Astfel:

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

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

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

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

1. Pentru autobuzul din gama 10 m
 - Certificat nr. e6*2007/46*0229*00 – aflat la paginile 20 - 33 din Anexa 1 la propunerea tehnică
 - La pagina 21, punctul 0.4 se menționează expres certificarea pentru lungimea de 10700 mm

2. Pentru autobuzul din gama 12 m
 - Certificat nr. e6*2007/46*0229*00 – aflat la paginile 20 - 33 din Anexa 1 la propunerea tehnică
 - La pagina 21, punctul 0.4 se menționează expres certificarea pentru lungimea de 10700 mm

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

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

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

concluzionează astfel că autobuzele oferite de [redacted] nu ar
îndeplini cerința de deschidere liberă a ușilor de 1200 mm, presupunând că
[redacted] ar fi oferit autobuze cu o deschidere de doar 1100 mm.
Aceste susțineri sunt de asemenea contrazise de oferta depusă de
Otokar.

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

Astfel:

(i) Pentru autobuzele de 10.700 mm:
- La pagina 3353 din propunerea tehnică este menționată expres
deschiderea liberă a ușilor pentru călători: min. 1.200 mm (în conformitate
cu ECE R107)
- La aceeași pagină 3353 din propunerea tehnică este inclusă schița
autobuzului din gama 10 m în care este marcată în clar cota deschiderii libere
a ușilor de 1200 mm

(ii) Pentru autobuzele de 12.000 mm:
- La pagina 3354 din propunerea tehnică este menționată expres
deschiderea liberă a ușilor pentru călători: min. 1.200 mm (în conformitate
cu ECE R107)
- La pagina 3355 din propunerea tehnică este inclusă schița
autobuzului din gama 12 m în care este marcată în clar cota deschiderii libere
a ușilor de 1200 mm

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

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

E. Cu privire la pretinsa nerespectare a cerinței privind autorizarea
RAR a atelierei service, în cadrul acestui argument, contestatoarea invocă
faptul că atelierei service propus nu ar avea autorizare RAR pentru categoria
M3. Față de aceste argumente intervenienta arată că:
(i) Prin caietul de sarcini, capitolul 2, punctul 32 din Tabel se solicită
expres următoarele:
Angajamentul ferm al ofertantului că dispune de personalul și dotarea
tehnică necesare asigurării asistenței tehnice în garanție și service-ului în
perioada de garanție a autobuzelor. Se va prezenta atelierei de service care
trebuie să fie în aria administrativă – teritorială a Municipiului București. La
ofertare se va prezenta autorizarea RAR a atelierei service.
(ii) Pentru dovedirea îndeplinirii acestor condiții, a depus în cadrul
ofertei:

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

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

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

A1 Activități de reparatii ale vehiculelor rutiere
A2 Activități de întreținere a vehiculelor rutiere
A3 Activități de reglări funcționale ale vehiculelor rutiere
B1 Activități de reparatii ale componentelor și ale sistemelor vehiculelor rutiere

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

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

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

(1) Documentația de atribuire este alcătuită din următoarele:

a) fișa de date a achiziției;
b) caiet de sarcini sau document descriptiv, acesta din urmă fiind aplicabil în cazul procedurilor de dialog competitiv, negocieri sau de parteneriat pentru inovare;
c) clauze contractuale obligatorii;
d) formulare și modele de documente.

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

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

(viii) Or, potrivit art. 143 alin. (3) lit. a) din Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 99/1999, o ofertă ar putea fi considerată neconformă în cazul în care oferta "nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini".

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

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

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

Or, această îşi bazează în mod esențial oferta pe cerințele și rigurile menționate expres în documentația de atribuire, iar nu pe reguli implicite. Tocmai de aceea entitatea contractantă detaliază în cadrul documentației de atribuire inclusiv normele și standardele aplicabile.

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

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

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

Astfel, contractelor invocate de atelierul service are 3 uși de acces, toate având deschidere de 400 mm și o înălțime de 4100 mm.

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

Cât privește susținerea contestatoarei potrivit căroră atelierului service nu deține canele de vizitare, elevatoare, stand de frână, vopșitorie, intervenienta arată faptul că, în realitate, acestea sunt simple aiegații, contestatoarea înțelegând să își susțină argumentele pe simple poze, fără niciun fel de cote sau alte detalii.

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

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

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

În orice caz, astfel de cerințe suplimentare – ce nu au fost expres menționate în caietul de sarcini – nu pot determina declararea unei oferte drept neconforme, o astfel de declarare fiind lipsită de temel legal. De altfel, în situația în care atelierul service avea obiecții cu privire la documentația de atribuire, avea posibilitatea contestării acesteia.

(xvi) În ipoteza absurdă în care s-ar putea considera că documentația de atribuire a prevăzut expres cerința prezentării de către service-ul auto a unei certificări RAR pentru categoria M3, intervenienta invederează CNSC relevanța redusă a aspectului invederat de atelierul service la autorizarea RAR a atelierului service, aceasta cu atât mai mult cu cât, atelierul se află, în prezent, în proces de audit pentru extinderea autorizării și pentru categoria M3 (a se vedea Anexa 6), iar odată cerințele tehnice îndeplinite, avizarea pozitivă este doar un aspect formal. Totodată trebuie avut în vedere că activitatea atelierului service va fi necesară la o perioadă ulterioară

semnării contractului de achiziție publică, abia după livrarea efectivă a autovehiculelor. Aceasta este motivul pentru care entitatea contractantă nu a solicitat expres autorizarea RAR pentru o anumită categorie.

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

- "reprezintă o atitudine total abuzivă declararea unei oferte ca fiind neconformă pentru anumite aspecte evidente minore raportat la complexitatea de ansamblu a ofertei și la multitudinea de date preținse de aceasta." (Decizia nr. 387 din data de 16.02.2010, pronunțată de Curtea de Apel Cluj)

- "Judecând inflexibil și rigid, în ambele cazuri se poate interpreta că nu au fost strict îndeplinite cerințele (specificațiile tehnice) din documentație ceea ce ar conduce la respingerea ambelor oferte ca neconforme și implicit la anularea procedurii. Consiliul apreciază însă că o astfel de abordare este greșită, este excesivă în raport cu relevanța minoră a abaterilor de la prevederile normativelor menționate, este excesivă în raport cu exigențele acceptabile în analiza ofertei și a procedurii având ca obiect "proiectare și execuție (...)" (Decizia CNSC nr. 29/5 C10/3547/12.01.2015).

- "[...] chiar dacă au fost identificate [...], în ambele oferte, anumite abateri minore de la prevederile exhaustive ale documentației, Consiliul a constatat relevanța redusă sau lipsa de relevanță a acestora în ansamblul ofertei și a decis să dea credit modalității de abordare flexibilă în propusă de specialiști (experți cooperați), abordarea cea mai adecvată în speță." (Decizia CNSC nr. 29/5 C10/3547/12.01.2015)

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

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

Astfel, principiul proporționalității impune ca actele instituțiilor publice să nu depășească limitele a ceea ce este adecvat și necesar în scopul realizării obiectivelor urmărite, înțelegându-se că, în măsura în care este posibilă o alegere între mai multe măsuri adecvate, trebuie să se recurgă la cea mai puțin constrângătoare, iar inconvenientele cauzate nu trebuie să fie disproporționate în raport cu scopurile urmărite.

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

(1) Entitatea contractantă are dreptul de a solicita ofertantului/candidatului să transmită informații și documente relevante referitoare la capacitatea tehnică și profesională a subcontractanților propuși, cu privire la partea/părțile din contract pe care aceștia urmează să le îndeplinească efectiv.

(2) În cazul în care din informațiile și documentele prezentate potrivit alin. (1) nu rezultă că subcontractantul propus are capacitatea tehnică și

profesională necesară pentru partea/părțile din contract pe care acesta urmează să le îndeplinească efectiv, entitatea contractantă respinge subcontractantului propus și solicită ofertantului/candidatului o singură dată înlocuirea acestuia și prezentarea unui alt subcontractant care să aibă capacitatea tehnică și profesională necesară pentru partea/părțile din contract pe care acesta urmează să le îndeplinească efectiv.

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

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

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

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

La Secțiunea 6.2 din caietul de sarcini:

(i) s-au prevăzut o serie de cerințe cu privire la materialele utilizate: să se încadreze în reglementările în vigoare în România și Uniunea Europeană cu privire la comportarea la flacără și foc, cu degajarea redusă de fum, gaze toxice și/sau corozive, realizate din componente care nu sunt interzise de reglementările în vigoare; să se încadreze în prescripțiile internaționale privind reciclarea; să fie ușor lavabile, rezistente la materialele utilizate pentru spălare, rezistente anti-vandalism, anti-grafitti etc. (ii) s-a solicitat prezentarea de buletine de încercări emise de laboratoare autorizate UE sau laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare din România, privind comportarea acestora la flacără și foc, degajările de fum, compuși halogenați, gaze toxice, precum și de documente privind neutilizarea componentelor interzise pentru mijloacele de transport.

Intervenienta a răspuns integral acestor cerințe astfel:

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

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

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

G. Cu privire la pretinsa nerespectare a cerinței referitoare la normele europene pentru autobuze (CEE ONU R 66) în ceea ce privește șocurile și vibrațiile normelor europene pentru autobuze (CEE ONU R 51) și vibrațiile cerința omologării în temeiul Regulamentului CEE neconformă, nerespectând cerința omologării în temeiul Regulamentului CEE ONU R 66 și Regulamentului ONU R 51, aceasta din urmă precizează că acestea sunt neîntemeiate și, prin urmare, se impune respingerea lor de către Consiliu.

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

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

- Certificare ONU R 51
- Pentru autobuzele din gama 10 și 12 m - certificatului cu nr. de aprobare 51R-028271 emis de autoritatea competentă pentru omologarea vehiculelor din Marea Britanie (Anexa 7)!
- Pentru autobuzele din gama 18 m - certificatului de cu nr. de aprobare 51R-027937 (Anexa 8)!
- Certificare CEE ONU R 66
- Pentru autobuzele din gama 10 m - certificatului cu nr. de aprobare 66R-021082 emis de autoritatea competentă pentru omologarea vehiculelor din Marea Britanie (Anexa 9)!
- Pentru autobuzele din gama 12 m - certificatului cu nr. de aprobare 66R-020069 emis de autoritatea competentă pentru omologarea vehiculelor din Marea Britanie (Anexa 10)!
- Pentru autobuzele din gama 18 m - certificatului cu nr. de aprobare 66R-021081 emis de autoritatea competentă pentru omologarea vehiculelor din Marea Britanie (Anexa 11).

Astfel cum rezultă din cele de mai sus, este limpede că [redacted] s-a conformat cerințelor din documentația de atribuire, iar afirmațiile contestatoarei sunt simple speculații, care au rămas, însă, fără nicio

susținere, câtă vreme există dovada incontestabilă a deținerii de către

a certificatelor mai sus menționate.

IV. În ceea ce privește netemeinicia solicitărilor de reevaluare a ofertelor clasate pe primele două poziții, interveniența afirmă că în încercarea de a induce în eroare CNSC, în ciuda faptului că nu există niciun indiciu privind vreo încălcare a prevederilor legale sau a Metodologiei de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor, invocă pretense critici cu privire la evaluarea efectuată de entitatea contractantă. În realitate, entitatea contractantă, spre deosebire de a avut la dispoziție toate documentele necesare și a evaluat în mod judicios ofertele. Contestatoarea încearcă invocarea unor argumente în mod vădit nefondate, rezervându-și, cu încălcarea prevederilor legale și a termenilor imperative prevăzute de Legea nr. 101/2016, dreptul de a-și completa contestația.

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

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

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

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

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

Pe cale de consecință, o reevaluare a ofertei nu se justifică, neexistând niciun motiv pentru care s-ar putea considera că punctajul obținut de pentru autobuz este incorect calculat. De altfel, Consiliul este obligat să cenzureze acele cereri ale contestatorilor care sunt formulate, în mod evident, cu scopul vădit de a bloca desfășurarea unei proceduri de achiziție publice, fiind lipsite în rest de orice fundament juridic.

Cu siguranță că interesul și drepturile oricărui participant la o procedură de achiziție trebuie respectate, însă aceasta nu se va realiza cu încălcarea scopului însuși pentru care a fost demarată respectiva procedură,

adică interesul public, al cetățenilor, dând curs oricărei solicitări nejustificate nici în fapt, nici în drept.

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

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

Într-adevăr, potrivit art. 19 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 caracterul confidențial trebuie demonstrat prin orice mijloc de probă, însă confidențialitatea ofertei și nevoia protecției informațiilor care alcătuiesc oferta decurge tocmai din natura informațiilor prezentate în ofertă. Actuala legislație nu stabilește expres care sunt acele documente depuse de operatorul economic (oferta sau și documentele care însoțesc oferta) care pot fi declarate confidențiale, astfel că rămâne la aprecierea operatorului economic, fiind cel mai în măsură să aprecieze asupra confidențialității informațiilor.

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

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

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

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

Astfel, pe pagina oficială de internet a contestatoarei, la secțiunea "Brands and Products", apar următoarele vehicule produse de [redacted]

•
•
•

unic/Oferantul asociat/Terțului susținător/Subcontractantul va completa 99/2016 privind achizițiile sectoriale. În acest sens, oferantul demonstrează că nu se încadrează în prevederile art. 177 din Legea nr. (Situația personală a candidatului sau oferentului): Oferantul Astel, de exemplu, conform punctului III.2.1.a) din fișa de date pe acest producător, depunând inclusiv DUAE pentru acesta. În aceste condiții, [redacted] ar fi trebuit să declare drept subcontractant produsă de [redacted]

Or, o parte din autovehiculele oferite (respectiv gama de 10 m) este [redacted] - atelier service. subcontractanți, rezultă că [redacted] a declarat subcontractant doar pe Astel, din tabelul postat pe SEAP privind datele de identificare producător.

Astel, deși o parte din autobuzele oferite sunt produse de Industria [redacted] nu a declarat subcontractant pe acest [redacted] (ii) [redacted] nu a declarat subcontractant pe [redacted]

producător și sub aceeași marcă. orice dubiu că toate cele trei tipuri de autobuze trebuie produse de același aspectul îndeplinirii cerinței din caietul de sarcini, care prevede dincolo de Prin urmare, devine evidentă neconformitatea ofertei [redacted] sub același producător și sub aceeași marcă. caietul de sarcini cu privire la producerea tuturor categoriilor de autobuze de Este astfel evident că oferta depusă de [redacted] încalcă cerințele din [redacted] sunt produse în Italia, de către [redacted] din gama de 10 m), rezultând că autobuzele din gama de 10 m oferite de [redacted] a unor autobuze marca [redacted] marca [redacted] (deci regăsesc informații cu privire la producerea de către [redacted] se

Totodată, pe site-ul companiei [redacted] se (Anexa 13). [redacted] 12 - din gama de 12 m și [redacted] 18 - din gama de 18 m) care sunt incluse doar autobuzele din categoriile de 12, respectiv 18 m marca Menaribus, al cărei titular este [redacted] în Astel, pe site-ul [redacted] se regăsesc autobuze produse de [redacted] sub

italian [redacted] - autobuzele din gama de 10 m sunt produse de producătorul sub marca Menaribus, model [redacted] 12 și model [redacted] 18, iar - autobuzele din gama de 12 și 18 m sunt produse de către Karsan, Înșă, în categoria [redacted] Bus, se regăsesc:

10, 12, respectiv 18 m. [redacted] nu se încadrează în niciuna dintre categoriile de autobuze de [redacted] intrucât [redacted] and [redacted] Bus, (Anexa 12), prezintă importanță pentru prezenta cauză autobuzele [redacted] Bus, Dintre vehiculele mai sus enumerate, astel cum apar pe site-ul [redacted]

- [redacted]
- [redacted] Bus!
- [redacted]

DUAE - Partea III "Motive de excludere" - Sectiunea A "Motive referitoare la condamnările penale".

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

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

Nedepunerea acestora odată cu DUAE, constituie temei pentru solicitarea de clarificări pentru eventualele inadvertențe de formă ale informațiilor cuprinse în secțiunile DUAE, atât ale ofertantului/candidatului, cât și ale subcontractantului/terțului susținător, acest lucru fiind necesar pentru a asigura desfășurarea corectă a procedurii de atribuire.

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

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

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

Terțul subcontractant prezentat în oferta [redacted] unde urmau a fi efectuate activitățile de service pentru cele 400 de autobuze în măsura în care Karsan ar fi câștigat procedura de achiziție este

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

Utilizarea acestui service este astfel de natură a aduce atingere principiului impus la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 99/2016 privind achiziționarea de bunuri, servicii și lucrări în condiții de eficiență economică. Astfel, distanța semnificativă la care se află Anadolul față de București (fiind mai aproape de Ploiești) ar îngreuna în mod evident transportul autobuzelor a căror revizie va fi necesară, presupunând costuri mai ridicate atât pentru entitatea contractantă, căreia, pe perioada garanției (capitolul 12 "Garanții" din caietul de sarcini) îi revine obligația de a asigura costurile privind consumul de carburant, salariile șoferilor, anvelopele în intervalul 160.000 - 240.000 km, precum și cheltuielile legate de consumabile (uleiuri, antigel, filtre, acumulatori, anvelope, becuri auto), cât și pentru ofertant.

Prin urmare, inconvenientul de a pune la dispoziția entității contractante pentru revizia autobuzelor service-ul [redacted] reprezintă un motiv pe deplin justificat de reevaluare a ofertei [redacted] și sub acest aspect. Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 12556/28.03.2018, [redacted] lider al [redacted]

procedurii de atribuire antemenționată, formulează cerere de intervenție în care solicită:

- admiterea în principiu și pe fond a cererii de intervenție și, pe cale de consecință respingerea contestației formulate de către [redacted] ca neîntemeiată și nemotivată în ceea ce privește decizia de declarare a ofertei [redacted] drept admisibilă și câștigătoare,
- în subsidiar, să se constate că ofertele depuse de către [redacted] și de [redacted] sunt inacceptabile și neconforme, iar în măsura în care Consiliul va constata motive de inadmisibilitate pentru toate ofertele depuse în procedură, să dispună obligarea entității contractante la anularea procedurii de atribuire.

II 1.1. Cu privire la criticile privind unitatea service autorizată RAR, formulate de către contestator, interveniența învederează în primul rând faptul că, deși aparent [redacted] se raportează la cerințe ale caietului de sarcini, în realitate [redacted] adaugă două elemente noi, respectiv

- (i) cerința ca autorizarea RAR a service-ului să fi fost depusă pentru o anumită categorie de autovehicule (cerință ce nu se regăsește în caietul de sarcini), dar și
- (ii) cerința ca ateliul service să fie autorizat, la momentul depunerii ofertei, de către producătorul motoarelor (în speță [redacted]) - cerință ce, de asemenea, lipsește complet din documentația de atribuire.

Astfel, cu privire la critica vizând faptul că ateliul service propus de [redacted] nu ar avea autorizare RAR pentru categoria M3, această cerință nu se regăsește în caietul de sarcini:

- nici la punctul 31 de la "Condiții tehnice eliminatorii"
- nici la capitolul 12 "Garantii" pagina 42 ambele invocate de contestatorul [redacted]

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

Angajamentul ferm al ofertantului că dispune de personalul și dotarea tehnică necesară asigurării asistenței tehnice în garanție și service-ului în perioada de garanție a autobuzelor. Se va prezenta ateliul de service care trebuie să fie în aria administrativ - teritorială a Municipiului București. La ofertare se va prezenta autorizarea RAR a ateliului service. Pentru dovedirea îndeplinirii acestor condiții, în cadrul ofertei, interveniența a depus:

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

În cadrul Autorizației Tehnice nr. 19558/17.02.2017 sus menționate se prevede expres că ateliul service propus de [redacted] este autorizat să desfășoare următoarele tipuri de activități:

- A1 - Activități de reparații ale vehiculelor rutiere
- A2 - Activități de întreținere a vehiculelor rutiere
- A3 - Activități de reglări funcționale ale vehiculelor rutiere

- B1 - Activități de reparatii ale componentelor și sistemelor vehiculelor rutiere.

Prin urmare, atelierul service întrunește toate cerințele solicitate de autoritatea contractantă, respectiv de a avea autorizare RAR în scopul efectuării activităților de reparatii și întreținere, asadar activități de service. De asemenea, potrivit art. 164 din Legea nr. 99/2016 (procedura fiind o achiziție sectorială), entitatea contractantă are obligația de a elabora documentația de atribuire care conține toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției sectoriale, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire.

Intervenienta învederează, astfel, că autoritatea contractantă nu a solicitat expres o autorizare RAR a service-ului specific pentru o anumită categorie de autovehicule, așa cum a solicitat, de exemplu, expres Certificarea de omologare RAR a autovehiculelor pentru categoria M3. Or, potrivit art. 143 alin. (3) lit. a) din Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 99/2016, o ofertă ar putea fi considerată neconformă în cazul în care oferta "nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini".

Rezultă, astfel, în mod evident că, în lipsa unei cerințe exprese care să impună autorizare RAR pentru o anumită categorie de autovehicule, o ofertă nu ar putea fi declarată neconformă pentru neîndeplinirea acesteia. Orice încălcare a acestor cerințe ar determina încălcarea gravă a principiului transparenței, statuat la art. 2 alin. (2) lit (d) din Legea nr. 99/2016 - principiu, de altfel, esențial în derularea oricărei proceduri de atribuire.

Acasta cu atât mai mult cu cât procedura de atribuire a fost deschisă nu doar entităților române ci și ofertanților internaționali. Or, această își bazează în mod esențial oferta pe cerințele și rigorile menționate expres în documentația de atribuire, iar nu pe presupuse "reguli implice" sau interpretări de reacredință din partea ofertanților. Tocmai de aceea, entitatea contractantă detaliază în cadrul documentației de atribuire inclusiv normele și standardele aplicabile. Asadar, prin documentația de atribuire se solicită prezentarea - la nivelul ofertei - a unui service autorizat RAR, fără a se solicita, mai departe și categoria de autovehicule.

Intervenienta, ofertant străin, a nominalizat subcontractant și a depus în cadrul ofertei un atelier service care are autorizare RAR. De altfel, chiar [redacted] recunoaște expres la pagina 11. paragrafele 2 și 3, din contestație faptul că: "condiția ca autorizarea RAR a atelierului service să fie pentru activități de reparare și întreținere a vehiculelor din categoria de omologare M3, rezultă și din faptul că această condiție este ea însăși impusă pentru cele 8 service-uri deținute de către achizitor (...)", aspectul cu privire la categoria M3 "(...) nu este prevăzut în mod expres în caietul de sarcini (...)".

Este, astfel, evident că [redacted] își bazează contestația pe un argument ce nu a fost precizat în caietul de sarcini. Aceasta în condițiile în care, conform art. 164 din Legea nr. 99/2016, documentația de atribuire trebuie să includă "o informare completă, corectă

și precisă cu privire la cerințele achiziției sectoriale, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire”;

Încercă, de asemenea, să suplinească lipsa unei cerințe expresive din caietul de sarcini, invocând diverse obligații stipulate în sarcina furnizorului, atât în caietul de sarcini, cât și în condițiile contractuale. Ceea ce omite contestatoarea, este faptul că [redacted] și-a asumat expres, prin propunerea tehnică, angajamentul de a respecta integral acele obligații.

În ceea ce privește argumentul potrivit căruia, din "cunoștințele" autobuzelor [redacted] au motoare marca [redacted] iar atelierul service [redacted] ar fi autorizat în vederea asigurării asistenței tehnice în garanție și a serviciului în perioada de garanție a motoarelor [redacted], interveniența arată că prin caietul de sarcini se solicită doar autorizarea RAR a atelierului service, iar nu și o autorizare din partea tuturor producătorilor de elemente componente ale autovehiculelor prezentate. De asemenea, informațiile [redacted] nu sunt conforme realității, [redacted] neofertând autobuze cu motoare marca [redacted]

Argumentele [redacted] sunt lipsite de orice susținere în prevederile caietului de sarcini, motiv pentru care se impune respingerea acestora în consecință.

Prin urmare, rezultă că, în mod corect, entitatea contractantă, văzând îndeplinite cerințele menționate expres în caietul de sarcini, a declarat oferta [redacted] ca fiind conformă, inclusiv din această perspectivă.

Orice alte nuanțări invocate de contestatoare, ce nu au fost menționate anterior depunerii ofertei (pentru a se asigura transparența față de toți ofertanții) nu fac decât să adauge la cerințele documentației de atribuire - fapt lipsit de orice temelie legală.

Astfel de cerințe suplimentare, ce nu au fost expres menționate în caietul de sarcini, nu pot determina declararea unei oferte drept neconforme, o astfel de declarație fiind lipsită de temelie legală.

Conform Hotărârii Curții de Justiție a Uniunii Europene, din 17 septembrie 2002, pronunțată în cauza C-513/99, autoritatea contractantă poate impune factori de evaluare, numai în măsura în care aceștia îndeplinesc, cumulativ, următoarele condiții: a) au legătură cu obiectul contractului; b) nu conferă acelei autorități contractante o libertate necondiționată de decizie; c) sunt prevăzute expres în caietul de sarcini sau în anunțul de participare; d) respectă toate principiile fundamentale ale dreptului comunitar, în special principiul nediscriminării.

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

Este evident că subscrisa este pe deplin interesată de derularea cu succes a acestui contract. În aceste condiții, subscrisa, având o vastă experiență în producția de autobuze publice, dar și în derularea de contracte cu autorități publice din diverse locații internaționale, va lua toate măsurile necesare pentru a asigura asistență tehnică și servicii la standarde ridicate în derularea acestui contract, asigurând astfel existența unei dotări corespunzătoare de nivel înalt, acest fapt fiind de natură a impacta direct asupra renumelui [redacted] în piață.

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

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

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

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

În ceea ce privește critica privind necorespunderea autobuzelor cu tipodimensiunea de 10 m cu cerințele din caietul de sarcini, în încercarea de a dovedi cu orice preț neconformitatea ofertei [redacted], în cadrul acestor critici, [redacted] invocă o serie de argumente alternative astfel:

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

Este evident demersul [redacted] de a specula orice posibile variante, chiar în lipsă de argumente concrete, pentru a încerca detronarea ofertei

depusă de [redacted].
Or un astfel de comportament, lipsit de fundament real, fără a avea nicio bază pe elemente concrete ale ofertei [redacted], este unul abuziv, sancționat de prevederile art. 15 Cod Civil, această contestație fiind în mod evident depusă "în scopul de a vătăma sau păgubi pe altul ori într-un mod excesiv și nerazonabil, contrar bunei-credințe".

Interveniența arată că toate autobuzele oferite (nu doar cel din gama de 10 m) se înscriu în dimensiunile solicitate prin caietul de sarcini. Astfel, în mod particular pentru autobuzele de 10 m, interveniența a oferit autobuze de 10.700 mm, fapt susținut de următoarele documente:
- la pagina 352 din propunerea tehnică este menționată expres dimensiunea exterioră, respectiv lungimea totală de maxim 10.700 mm
- la pagina 353 din propunerea tehnică este inclusă schița autobuzului din gama 10 m în care este marcată în clar cota lungimii totale de 10.700 mm
- în Anexa 57 la propunerea tehnică, pagina 486, 487, este inclusă schița autobuzului (română și engleză), fiind menționată în clar lungimea de 10700 mm

- în Anexa 57 la propunerea tehnică, pagina 3450, este inclusă fișa tehnică a autobuzului de 10,7 metri, în care se menționează în clar: lungime (mm): 10700.
Cât privește cerința de a avea podea coborâtă pe toată suprafața, și aceasta este complet respectată de oferta [redacted], astfel:

- la pagina 337 din propunerea tehnică, la punctul 2 din tabel, a declarat expres că această cerință este îndeplinită,
- la pagina 3374 din propunerea tehnică, referitor la secțiunea 7.3, a declarat expres că sunt îndeplinite cerințele privind "podea coborâtă, fără trepte pentru călătorii aflați în picioare".
Cât privește cerința de a avea un produs de serie omologat, toate autobuzele oferite îndeplinesc și această cerință.
În primul rând, pentru autobuzul din gama de 10 m (contestat de [redacted], acesta are certificat de omologare emis de autorități competente din state membre ale Uniunii Europene, pentru categoria M3.

Astfel:
(i) în caietul de sarcini, Capitolul 2 - Condiții tehnice eliminatorii, la punctul 1 din tabel se menționează:
"Fiecare autobuz oferit va avea Certificat de omologare de tip RAR (Registrul Auto Român) sau certificat de omologare acordat de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3."

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

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

- Certificat EC VEHICLE TYPE APPROVAL CERTIFICATE nr. e6*2007/46*0229*00 - aflat la paginile 20 - 33 din Anexa 1 la propunerea tehnică,

- La pagina 21, punctul 0.4 se menționează expres Categoria M3
- La pagina 27, punctul 2.4.2.1, se menționează expres certificarea pentru lungimea de 10700 mm (Anexa 6).

Totodată, omologarea autovehiculului este o omologare de tip, iar nu o omologare de prototip/ individuală, nici o omologare de serie mică. Astfel, potrivit art. 2 din Directiva 2007/46/CE (de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective), aceasta se aplică:

- omologării individuale a vehiculelor - omologare ce se aplică prototipurilor de vehicule.
De asemenea, la articolul 22 din Directiva menționată este reglementată Omologarea CE de tip pentru seriile mici.

În Anexa VI la Directivă este inserat modelul Certificatului de Omologare CE de Tip.
În finalul acestei anexe este inserată o notă în care se precizează:

"Dacă acest model se folosește pentru omologarea de tip în conformitate cu articolul 20, 22 (pentru serii mici) sau 23, se poate elimina titlul "Certificat de omologare CE de tip a vehiculului", cu excepția:
- cazului menționat la articolul 20, în cazul în care comisia a decis să permită unui stat membru să acorde o omologare de tip în conformitate cu prezenta directivă;

- cazului vehiculelor din categoria M1, cărora li se acordă omologarea de tip conform procedurii descrise la articolul 22".
Or, în cadrul ofertei depusă de [REDACTED], așa cum rezultă din Anexa 1 la propunerea tehnică, toate certificatele de omologare sunt Certificate de omologare CE de Tip a vehiculului, iar nu certificate individuale, și nici certificate pentru serii mici.

Mai mult decât atât, conform articolului 18 (Certificatul de conformitate) din Directiva 2007/46/CE:
- "(1) în calitate de deținător al unei omologări CE de tip pentru un vehicul, producătorul eliberează un certificat de conformitate care însoțește fiecare vehicul, complet, incomplet sau completat, care a fost produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat."

- "(6) Certificatul de conformitate, astfel cum este descris în partea I a anexei IX pentru vehiculele omologate de tip în conformitate cu articolul 22 (nr. pentru serii mici), trebuie să conțină în titlu expresia "Pentru vehicule complete/completate omologate de tip în serii mici", iar în imediată sa apropiere trebuie să fie indicat anul de producție, urmat de un număr secvențial cuprins între 1 și limita indicată în tabelul din anexa XII, specificând, pentru fiecare an de producție, poziția vehiculului în cadrul producției alocate pentru anul respectiv."

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

Este astfel evident că cerințele autorității contractante prevăzute în caietul de sarcini, respectiv de a avea un produs de serie omologat, sunt integral îndeplinite, susținerile contestatoarei fiind complet nefondate.

De altfel, cunoaște foarte bine acest lucru dar încearcă să speculeze o eventuală lipsă de vigilență a CNSC cu privire la întregul proces pe care îl implică omologarea unui autovehicul.

Procedurile de omologare sunt aplicabile pentru întreaga Europă, nu doar pentru [redacted]; chiar și [redacted] a derulat același tip de proceduri pentru omologarea propriilor autobuze (sau poate de acest aspect s-a ocupat producătorul, iar [redacted], fiind un distribuitor, nu are cunoștință acest lucru).

În mod cert însă, omologarea este un proces ce garantează că vehiculele sunt produse conform regulii predefinite, impuse de autorități. Autoritățile de certificare au dreptul să inspecteze orice autovehicul în orice moment astfel încât niciun producător auto nu își poate permite să facă vreo modificare la autovehicul după omologarea acestuia. Omologarea este astfel similară sigilării unui plic.

Pentru aceste motive, niciun producător de autobuze nu solicită omologarea unui prototip, respectiv a unui produs aflat în dezvoltare și în perioada de testare, pentru că în faza de dezvoltare apar modificări ce impun o nouă omologare. Procesul de omologare este însă unul costisitor, și nu se realizează de două ori pentru același model.

Nu în ultimul rând, este unul dintre cei mai mari producători de autobuze din Turcia, cu o vastă și lungă experiență în producția de autobuze publice, având doar producție de serie, liniile de asamblare ale producătorului vizând doar producție de serie, iar nu de serii mici.

Cât privește alegația potrivit căreia certificatele care au stat la baza calculului punctajelor calitative (certificat de consum combustibil SORT 1, certificat de zgomet etc.) nu ar fi valabile pentru modelul omologat, interveniența apreciază că este nefondat.

Astfel, în primul rând, raționamentul contestatoarei este eronat, documentele justificative depuse de [redacted] ca parte a ofertei tehnice fiind în integralitate valabile pentru tipul de autobuze oferit din gama de 10 m. Valabilitatea tuturor certificatelor depuse în cadrul procedurii de achiziție, inclusiv certificatul de consum combustibil SORT1, certificat de zgomet etc. reprezintă o chestiune care nu poate fi pusă sub semnul îndoielii. Astfel, existând omologare M3 pentru autobuzele [redacted] în varianta de 10,700 mm, devine evidentă respectarea tuturor cerințelor care stau la baza emiterii unui astfel de certificat, inclusiv aceea la care face referire contestatoarea.

Mai mult, certificatul de omologare M3 nici nu ar putea fi obținut în măsura în care s-ar constata lipsa certificatelor necesare potrivit legislației europene (spre exemplu, nivelul de zgomet admis în temeiul UNECE R51), astfel încât, însăși emiterea certificatului de omologare M3 constituie o dovadă suficientă că toate certificatele care au fost avute în vedere de către

entitatea contractantă și care au stat la baza calculului punctajelor calitative au fost emise pentru autobuzele având dimensiunea de 10.700 mm. Prin urmare, câtă vreme certificatele care au stat la baza calculării punctajelor calitative sunt de fapt certificatele care au stat la baza omologării de tip M3, fără de care această omologare nu ar fi putut fi obținută, argumentul contestat este lipsit de fundament.

Toate testele efectuate în scopul obținerii certificatelor mai sus menționate au fost efectuate și verificate de organisme europene autorizate, aceasta fiind dovada irefragabilă a conformării autobuzelor cu dimensiunea de 10.700 mm a tuturor cerințelor din caietul de sarcini.

Cu privire la solicitarea contestată de reevaluare a punctajului acordat pentru factorul de evaluare "calitate", subfactorii privind consumul mediu de carburant, nivelul de zgomot măsurat în interior și nivelul de mediu măsurat în exterior, contestatoarea arată că, în aprecierea sa, în cazul ofertării unui produs neomologat sau care face obiectul unei extensii de omologare, trebuie prezentate în cadrul ofertei valorile aferente modelului oferit cu privire la (i) consumul de combustibil (test SORT1) și (ii) nivelul de zgomot (interior și exterior).

Intervenienta precizează că desfășurarea unei proceduri de achiziție publică, pentru care există un cadru legal care reglementează întreaga desfășurare a procedurii, nu poate fi influențată de simple aprecieri ale ofertanților.

Pe de altă parte, ipoteza de la care contestatoarea pornește este greșită și nu corespunde realității, intrucât nu se regăsește nici în ipoteza ofertării unor autobuze neomologate și nici în ipoteza ofertării unor autobuze care fac obiectul unei extensii de omologare.

În primul rând, dacă ar fi prezentat în oferta sa autobuze neomologate, atunci în mod evident oferta ar fi fost respinsă de plano de către entitatea contractantă, iar, în al doilea rând, aceste valori au fost oricum supuse evaluării în cadrul procedurii de evaluare a ofertelor, fiind depuse certificatele care atestă îndeplinirea cerințelor aferente criteriilor care au stat la baza calculării punctajului.

Totodată, o garanție în plus a respectării cerințelor documentatei de atribuire și a realizării unui calcul corect îl reprezintă și prezența experților cooperați, astfel cum rezultă din raportul procedurii nr. 248/19.02.2018.

Or, experții cooperați sunt consultanți independenți și obiectivi ai autorității contractante și care oferă un plus de expertiză entității contractante, rolul acestora fiind tocmai de a evalua și exprima opinia în problemele specifice pentru a căror analiză a fost desemnat.

Având în vedere că nu există niciun indiciu privind încălcarea prevederilor legale, documentatei de atribuire sau a Metodologiei de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor, scopul vădit al este de a induce în eroare Consiliul și de a împiedica normala desfășurare a procedurii de achiziție.

Reevaluarea punctajului față de factorii de evaluare este nu numai inutilă, dar va conduce, în mod evident, și la întârzierea încheierii contractului de achiziție, cu afectarea, în primul rând, a interesului public.

De asemenea, cu privire la respectarea criteriului social, intervenienta menționează că prin adresa DPA 40.1/10.01.2018 (Anexa 8), entitatea

contractantă i-a solicitat clarificări cu privire la angajarea persoanelor defavorizate, la care a răspuns prin adresa nr. 3/15.01.2018, anexând toate documentele necesare, acestea fiind verificate și punctate în mod corespunzător.

Referitor la solicitarea de reevaluare a punctajului acordat ofertelor, interveniența apreciază că nu este motivată. Astfel, nu se aduce niciun argument concret pentru care evaluarea inițială nu ar fi corectă, impunându-se reevaluarea punctajului.

și sprijină argumentele pe faptul că produsele oferite nu ar fi conforme, fiind neomologate / netestate și prin urmare ar trebui refăcut calculul punctajului. Or, dacă oferta nu ar fi conformă, nu s-ar mai ajunge la refacerea punctajului, oferta fiind respinsă drept inadmisibilă.

Conform paginii 2 din raportul procedurii, procesul verbal nr. 4/10.01.2018 a avut drept scop evaluarea răspunsurilor la clarificări referitoare la propunerile tehnice și factorii de evaluare.

Rezultă, astfel, că experții au fost coopțați pentru evaluarea propunerilor tehnice, inclusiv în ceea ce privește factorii de evaluare. Mai mult, conform paginii 3 din raportul procedurii, rezultă că experții coopțați au semnat declarații de imparțialitate (impuse de altfel de lege).

Așadar, evaluarea propunerii tehnice și a factorilor de evaluare de către experți coopțați asigură un puternic argument cu privire la corectitudinea modalității de calcul a punctajului, inclusiv pe factorul calitate, neexistând niciun indiciu cu privire la o eventuală încercare de corectitudine a acestui calcul.

În plus, a depus în cadrul ofertei, rezultate ale testărilor efectuate în laboratoare autorizate, astfel încât calculele respective, ce au stat la baza realizării punctajului, nu pot fi contestate.

În esență, solicitarea vizază o reevaluare integrală a tuturor ofertelor, în speranța că ar putea urca în clasament de pe locul 3, pe locul 1. Or, rolul CNSC este de a face o analiză a legalității modului de evaluare a ofertelor, iar nu de a face o nouă evaluare integrală, în locul entității contractante, fapt ce ar fi, de altfel, chiar imposibil de realizat și ar contraveni flagrant legislației achizițiilor publice.

Totodată, o reevaluare a punctajului obținut cu privire la criteriile de mai sus ar întârzia procedura, cu prejudicierea tuturor părților implicate, dar mai ales a beneficiarilor autobuzelor ce urmează a fi livrate, respectiv cetățenii Municipiului București.

Prin urmare, se impune respingerea integrală a cererilor de reevaluare a punctajelor acordate fiecăruia dintre ofertanți.

În subsidiar, în măsura în care s-ar considera necesară o refacere a punctajului, interveniența solicită reevaluarea, pe baze egale, a tuturor ofertelor, inclusiv a ofertei, iar nu doar a ofertei. Interveniența învederează că oferta este inacceptabilă pentru că nu a declarat drept subcontractant pe producătorul autobuzelor și nu a depus DUA și acord de asociere corespunzător.

Potrivit informațiilor existente pe site-ul Registrului Comerțului aferent companiei aceasta este înregistrată doar pentru activități de comerț autovehicule și reparația acestora.

Din extrasul de la Registrul Comerțului reiese cu evidență că activitățile declarate atât pentru sediul principal, cât și pentru sediile secundare, nu includ activitate de producție.

De altfel, este de notorietate că [redacted] nu deține în România (asadar sub titlatura [redacted]) nicio fabrică de producție, fabricile de autobuze ale grupului [redacted] fiind situate în Germania ([redacted]), respectiv în Turcia ([redacted]).

În aceste condiții, este evident că [redacted] achiziționează produsele oferite de la un alt producător. Or, în condițiile în care obiectul achiziției îl reprezintă chiar furnizarea de autobuze, este evident că respectivul producător trebuia nominalizat drept subcontractant în cadrul ofertei.

Potrivit documentului postat pe SEAP denumit Date de identificare ofertanți, ofertantul [redacted] nu a nominalizat nici un subcontractant. Legea stabilește clar faptul că limita dintre furnizor și subcontractant o stabilește obiectul contractului.

Asadar, într-un contract de lucrări - cel care furnizează doar un simplu material - este furnizor - dar cel care furnizează chiar o parte din lucrare (e.g. lucrări de instalații) este subcontractant.

De altfel, art. 1769 Cod Civil clarifică pe deplin acest subiect arătând că:

(1) Furnizorul poate subcontracta furnizarea bunurilor sau serviciilor către o terță persoană, cu excepția cazurilor în care contractul are un caracter strict personal sau natura contractului nu permite.

(2) Există subcontractare ori de câte ori produsul sau serviciul care face obiectul contractului de furnizare este în fapt furnizat în tot sau în parte, de către un terț cu care furnizorul a subcontractat în acest scop.

În speța de față, obiectul contractului îl reprezintă furnizarea de autobuze iar aceste autobuze vor fi furnizate integral de producătorii grupului (din Germania și/ sau Turcia), [redacted] neavând capacități de producție.

Prin urmare, pentru această procedură, producătorii respectivi ai grupului [redacted] care vor realiza produsele intrunesc pe deplin calitatea de subcontractant, fiind excluși din noțiunea de furnizor chiar de definiția stabilită la art. 3 lit. (v) de mai sus, care prevede expres că nu poate fi furnizor cel care are intruneste calitatea de subcontractant.

Pentru această procedură, se poate admite noțiunea de furnizor pentru cei de la care se achiziționează piesele de schimb sau elemente componente ale autobuzelor (e.g. geamuri), astfel încât acestia nu furnizează obiectul contractului, respectiv autobuze - cum este cazul producătorilor grupului [redacted], care vor produce -livra autobuzele oferite în cadrul acestei proceduri.

În aceste condiții, este evident că [redacted] ar fi trebuit să declare subcontractanți pe producătorii care vor realiza efectiv autobuzele, depunând DUAE corespunzător.

În cadrul punctului II.2.1.a) din fișa de date - Situația personală a candidatului sau ofertantului - se solicită expres prezentarea DUAE de către subcontractanți pentru a dovedi neîncadrarea în motivele de excludere.

Din moment ce [redacted] nu a declarat producătorii autobuzelor drept subcontractanți, este evident că nu a depus nici DUAÉ pentru această. În plus, conform Notei 5 de la același punct III.2.1.a) din fișa de date, odată cu DUAÉ trebuia depus și acordul de subcontractare. De asemenea, la punctul IV.4.3) din fișa de date - Modul de prezentare a ofertei, entitatea contractantă impune declararea subcontractanților în cadrul Formularului 10. Prin urmare:

- [redacted] nu are în obiectul de activitatea producția de autobuze urmând să achiziționeze integral aceste produse de la terți
- acești terți vor furniza integral obiectul contractului (respectiv autobuzele) - dobândind astfel calitatea de subcontractanți
- [redacted] nu a declarat în cadrul ofertei acești subcontractanți și nu a depus DUAÉ și acordul de subcontractare pentru aceștia.

De asemenea, intervenienta invocă faptul că oferta [redacted] este inacceptabilă și neconformă, pentru că nu a întocmit și prezentat propunerea tehnică conform cerințelor din fișa de date și, respectiv, din caietul de sarcini. Potrivit punctului IV.4.1) din fișa de date - Modul de prezentare a propunerii tehnice: "Ofertantul va prezenta Formularul nr. 16 - Declarație privind respectarea reglementărilor obligatorii din domeniul mediului, social, al relațiilor de muncă și privind respectarea legislației de securitate și sănătate în muncă. Ofertanții vor întocmi propunerea tehnică astfel încât să asigure posibilitatea verificării corespundenței propunerii tehnice cu specificațiile tehnice prevăzute în caietul de sarcini. În cadrul propunerii tehnice, se vor prezenta distinct lista subsansambloilor și/sau piese și/sau materiale și/sau consumabile etc., conform Anexei nr. 2 la Formularul nr. 8. Ofertanții vor întocmi propunerea tehnică în conformitate cu cerințele caietului de sarcini, iar prezentarea acestora să asigure posibilitatea corespundenței propunerii tehnice cu specificațiile tehnice din caietul de sarcini".

Potrivit punctului IV.4.3) din fișa de date - Modul de prezentare a ofertei, subpunctul 5:

"5. Oferta și documentele însoțitoare la întocmirea ofertei, ofertanții trebuie să respecte toate instrucțiunile menționate în fișa de date a achiziției, precum și să completeze toate formularele cuprinse în această documentație de atribuire. (...) Oferta va conține în mod obligatoriu: a) propunerea tehnică, b) propunerea financiară, c) alte documente solicitate prin documentația de atribuire, după cum urmează: (...)

Nota 1: În situația în care unei oferte îi lipsește fie propunerea tehnică, fie propunerea financiară, oferta va fi considerată inacceptabilă".

Însă oferta depusă de [redacted] pe partea tehnică nu respectă nici cerințele fișei de date (fiind, deci, inacceptabilă), și nici cerințele caietului de sarcini (fiind, asadar, neconformă).

Așa cum reiese din secțiunea 6 a raportului procedurii, [redacted] a depus în cadrul procedurii un "caiet de sarcini comentat" și "Anexa":

Rezultă, astfel, în primul rând, că ofertantul [redacted] nu a depus o propunere tehnică - așa cum în mod expres se solicită prin fișa de date, ci doar un caiet de sarcini comentat.

comentare a caietului de sarcini, ci implică asumarea fermă de către ofertant a produselor descrise în cadrul propunerii tehnice, cu toate specificațiile tehnice declarate în cadrul acesteia.

Din secțiunea 6 a raportului procedurii (pagina 16), reiese că [redacted] a declarat confidențială oferta sa pe partea tehnică, respectiv: "caietul de sarcini comentat + Anexe (certIFICATE, declarații, buletine, fișe tehnice, certificatele SORT)".

Rezultă, prin urmare, că, în oferta [redacted] pe partea tehnică nu au fost incluse elemente cerute expres la secțiunea 5 din caietul de sarcini – e.g. desene, scheme, anexa privind produsele oferite etc.

Din moment ce [redacted] a declarat confidențială certificate și buletine, cu atât mai mult se impunea a declara confidențială desenele și schemele de detaliu ce stau la baza realizării autobuzelor. Prin urmare, lipsa indicării acestora drept confidențiale dovedește faptul că acestea nu au fost incluse în oferta tehnică, conform cerințelor exprimate din caietul de sarcini.

Așadar, rezultă cu evidență faptul că oferta depusă de [redacted] pe partea tehnică nu îndeplinește cerințele impuse de fișa de date și, respectiv de caietul de sarcini cu privire la întocmirea și prezentarea acesteia, devenind incidente prevederile art. 228 alin. (4) din Legea nr. 99/2016, care impun declararea unei oferte drept inacceptabilă în cazul în care nu îndeplinește condițiile de formă aferente elaborării și prezentării acesteia, dar și ale art. 143 alin. (3) lit. (a) care stabilesc că oferta este considerată neconformă în cazul în care nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini.

Intervenienta invocă faptul că oferta [redacted] nu respectă cerința de a avea toate autobuzele fabricate de același producător și sub aceeași marcă a avea toate informațiilor existente în mediul virtual, în Europa, [redacted] produce autobuze în Germania și în Turcia.

Astfel, potrivit informațiilor existente pe pagina de internet a [redacted] Germania, tipurile de autobuze care sunt produse în această țară sub marca [redacted] acoperă paleta de 3 tipuri de autobuze solicitate de către entitatea contractantă prin caietul de sarcini.

În ceea ce privește, însă, autobuzele urbane produse de către [redacted] în Turcia, potrivit informațiilor existente pe pagina de internet a Mercedes Turcia, în această locație sunt produse doar autobuze din gama de 12, respectiv 18 m, nu și din gama de 10 m, toate acestea fiind produse sub marca Conecto.

Astfel, în măsura în care [redacted] ar fi oferit autobuzele marca Citro Citaro produse în Germania din gama de 10 m, iar autobuzele din gama 12, respectiv 18 m oferite ar fi cele produse în Turcia, sub marca Conecto, oferta [redacted] ar fi neconformă, încălcând cerința expresă a caietului de sarcini prevăzută la Capitolul 2 "Condiții tehnice eliminatorii" care vizează condiția obligatorie ca producerea tuturor celor 400 de tipuri de autobuze urbane să se realizeze de către același producător și sub aceeași marcă.

În industria producerii de vehicule, cu precădere în cea a producerii de autobuze, având la bază argumente de ordin tehnic, dar și economic (spre exemplu, prețurile pieselor folosite în producerea de autobuze, costurile implicate de manoperă - cu titlu de exemplu, salariile personalului angajat

in producția autobuzelor etc.), este cunoscut că prețurile autobuzelor produse în Germania sub marca Citaro sunt mai ridicate decât prețurile autobuzelor produse de către [redacted] în Turcia, sub marca Conecto. Prin adresa nr. 03-822/30.03.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 13086/02.04.2018,

formulează note scrise ca urmare a studierii dosarului, în care invocă nerespectarea cerințelor privind dimensiunile generale constructive ale autobuzului și documentația de omologare a autobuzelor de către operatorul economic declarat câștigător.

Contestatoarea menționează că potrivit secțiunii 1.1 din caietul de sarcini, "oferantul va prezenta copile 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 oferantul 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 urmare, la data depunerii ofertei, pentru ca oferta aceasta să fie conformă, [redacted] trebuia să depună cel puțin omologarea emisă de autoritățile competente din UE pentru autobuzele cu dimensiunile solicitate prin documentația de atribuire.

Or, această cerință nu a fost respectată, așa cum rezultă din dosarul de achiziție. Astfel, potrivit procesului-verbal nr. 86/06.12.2017 (emis după data limită de depunere a ofertei), autoritatea contractantă a constatat că [redacted] nu a depus la data de 10.11.2017 certificatele de omologare pentru autobuzele oferite din gama de 12m și 18 m.

De asemenea, prin același proces-verbal, autoritatea contractantă a reținut că lipsește raportul de testare pentru determinarea dimensiunilor autobuzului oferit din gama de 10 m și din gama de 18 m. Totodată, autoritatea contractantă a mai reținut că:

- "oferantul a prezentat certificate de omologare (SORT 1) pentru vehicule care au alte caracteristici decât vehiculele solicitate prin caietul de sarcini. (...) oferantul va prezenta certificatele de testare SORT 1 pentru gamele de autobuze de 10 m, 12 m și 18 m, suplimentar se va completa de către oferant următorul tabel (...)"
- "oferantul prezintă certificatul de omologare EC conform regulamentului nr. 627 (...) dar este pentru tipul de vehicul [redacted] 595/2009.003 și nu este pentru niciunul dintre tipurile de vehicule oferite".
- [redacted] nu a depus nici certificatele de omologare pentru autobuzul oferit respectiv ZX16SA3BX.
- a fost depusă comunicarea de omologare nr. 13R-111603 pentru vehiculul tip [redacted] R13.005A, deși a fost oferit vehiculul tip ZX16SA3BX din gama de 18 m.
- oferantul nu a depus rapoarte de încercare pentru determinarea lungimii vehiculelor prin care să se demonstreze că vehiculele oferite respectă lungimile maxime solicitate conform caietului de sarcini.

Faptul că ulterior, urmare adresei comunicate de autoritatea contractantă către [redacted], ar fi fost depuse aceste documente de omologare nu transformă oferta depusă de [redacted] într-o ofertă conformă. Aceasta deoarece oferta [redacted] trebuia să fie completă și să respecte cerințele din documentația de atribuire la data limită de depunere a ofertelor, completare ulterioară transformând-o într-o ofertă incompletă ori într-o modificare a ofertei depuse inițial.

Pretinsele solicitări de clarificări transmise de autoritatea contractantă către [redacted] nu au natura juridică a solicitărilor prevăzute de art. 221 din Legea nr. 99/2018, intrucât autoritatea a cerut completarea ofertei, iar nu clarificarea unor aspecte neclare din ofertă.

Rațiunea reglementării dreptului autorității contractante de a solicita clarificări este aceea de a lămurii anumite aspecte echivoce, iar nu de a se completa oferta depusă, în sensul modificării acesteia.

Nerespectarea cerinței privind deschiderea liberă a uşilor 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 uşilor pentru călători de minim 1200 mm.

Oferta depusă de [redacted] nu îndeplinește această cerință, aceasta arătând expres că "deschiderea uşilor autobuzelor fabricate de [redacted] este de 1200 mm, respectând cerința din caietul de sarcini, însă, pe interiorul uşilor 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 uşilor este de 1100 mm.

Prin răspunsul la notificarea prealabilă și ulterior, prin punctul de vedere exprimat, autoritatea contractantă susține că [redacted] ar fi depus documente din care reiese că îndeplinește cerința din caietul de sarcini și că ar fi prezentat documentații de omologare a celor trei tipuri de autobuz din una din țările membre ale UE.

Nerespectarea cerinței privind autorizarea RAR a atelierului service.

Potrivit secțiunii 2-Cerințe tehnice eliminatorii, este prevăzut că ofertantul trebuie să depună "angajamentul ferm că dispune de personalul și dotarea tehnică necesară asigurării asistenței tehnice în garanție și service-ului în perioada de garanție a autovehiculelor. Se va prezenta atelierului 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 [redacted], este autorizat de RAR doar pentru prestarea activității de reparații a vehiculelor rutiere, din categoria M1.

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 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 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 [redacted] "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 ofertantul să prezinte la acest moment certificările solicitate".

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 la mai târziu la data de 10.11.2017, ora 16:00, iar nu ulterior, până la încheierea contractului de achiziție.

În plus, [redacted] 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. Simpla declarație a [redacted] că va îndeplini anumite cerințe din documentația de atribuire nu este suficientă, autoritatea contractantă având obligația de a verifica veridicitatea declarațiilor [redacted], 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. 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. Conform acestui document, oferta depusă de [redacted] nu cuprindea certificarea conform CEE ONU R66 pentru autobuzul din gama de 18 m (ZX16SA3BX) (pag. 12 din procesul-verbal nr. 86/06.12.2017). De asemenea, ofertantul declarat câștigător nu a depus la data de 10.11.2017 certificarea conform CEE ONU R51 pentru autobuzul din gama de 18 m (ZX16SA3BX).

Totodată, conform aceluiași proces-verbal, autoritatea contractantă a constat că [redacted] a prezentat documentul TEST REPORT nr. SE490018/07.08.2017-SORT PROTOCOL pentru vehicule de 10,8 m, 12 m și 18,75 m, autobuze ce nu îndeplinesc dimensiunile solicitate prin documentația de atribuire.

Așadar, la data depunerii ofertelor, [redacted] nu a depus testul SORT pentru autobuzele oferite care pretind că întrunesc dimensiunile prevăzute de documentația de atribuire, iar autoritatea contractantă trebuia să punteze cu "0" factorul de evaluare 2.3 Consum mediu de carburant 1/100km.

În acest context, autoritatea a solicitat [redacted] să depună documentul TEST REPORT pentru gama de autobuze solicitate prin caietul de sarcini de 10,70 m, 12,35 m și 18,40 m, oferite.

Chiar dacă ulterior acestei solicitări [redacted] s-ar fi conformat și ar fi depus documentele solicitate de autoritatea contractantă, oferta acesteia tot nu este conformă, intrucât, pe de-o parte, aceasta ar fi trebuit să depună aceste documente la data de 10.11.2017.

Pe de altă parte, prin depunerea documentelor ulterioare datei limită de depunere a ofertelor, raportat la conținutul acestora, [redacted] și-a modificat oferta, prin răspunsul la clarificări.

Conform procesului-verbal nr. 9/17.01.2018, autoritatea contractantă a calculat punctajul [redacted] pentru criteriul de la pct. 2.12 prin raportare la numărul total de ore de manoperă necesare pentru activități de întreținere și reparații pentru toți cei 8 ani, pe când în cazul celorlalți doi ofertanți a calculat raportat la numărul total de ore de manoperă pentru 1 an.

Acastă concluzie se desprinde din numărul de ore de manoperă pentru o înlocuire pentru fiecare tip din oferta contestată, numărul era de 67,82 ore pentru autobuzele din gama de 10 m, de 67,82 ore pentru autobuzele din gama de 12 m și de 87,78 ore pentru autobuzele din gama de 18 m.

Potrivit adresei nr. 971.1/10.08.2017, răspunsul nr. 7, estimarea valorilor orelor de manoperă se referă la întreaga perioadă de garanție (full warranty și garanție extinsă).

De asemenea, în fișa de punctaj a ofertei [redacted], autoritatea aplică pentru criteriul de evaluare 2.5, nivel de zgomot măsurat în interior în mers și în staționare, nivelul de zgomot măsurat la urechea șoferului, iar, pentru cele în mers, a calculat media între măsurătorile efectuate la 35 km/h și 45 km/h pentru o preținsă analiză unitară cu celelalte două oferte.

Prin adresa nr. 04/856/03.04.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 13515/03.04.2018, [redacted] formulează note scrise ca urmare a punctului de vedere emis de către entitatea contractantă.

Contestatoarea susține că a solicitat, în temeiul acestui text legal, comunicarea punctajului detaliat acordat fiecărui criteriu din cele 14 care compuneau factorul de evaluare "Calitate".

Numai prin prezentarea informațiilor prevăzute de textul legal (dispoziție imperativă, având în vedere că autoritatea contractantă are obligația) se acordă eficiență principilor prevăzute de art. 2 alin. 2 din Legea nr. 99/2016.

Având în vedere că prin răspunsurile nr. 295.1/19.02.2018 și nr. 304.1/21.02.2018 și nr. 345.1/28.02.2018 nu s-a dat eficiență dispozițiilor legale aplicabile, rezultă că acestea au fost emise cu încălcarea dispozițiilor legale.

În ceea ce privește nerespectarea cerinței privind dimensiunile generale constructive ale autobuzului și documentele de omologare, prin punctul său de vedere, autoritatea contractantă susține că oferta respectă cerințele din documentația de atribuire cu privire la dimensiunile autobuzelor, ștergând dimensiunile autobuzelor oferite de [redacted] În mod evident că acest demers este în afara dispozițiilor legale, dimensiunile autobuzelor fiind disponibile pe site-ul oficial al ofertantului.

Mai mult, dacă s-ar admite că [redacted] este furnizorul de autobuze, autobuzele sale vor fi vizibile în tot orășul, astfel încât informațiile privind dimensiunea acestora va fi cunoscută.

Prin urmare, nu se poate admite că dimensiunea autobuzelor reprezintă un secret comercial sau o informație confidențială ce nu poate fi pusă la dispoziția celorlalți participanți la procedura de atribuire.

Pe de altă parte, autoritatea contractantă susține că, ulterior datei limită pentru depunerea ofertei, respectiv la data de 15.12.2017, ofertantului declarat câștigător ar fi depus dosarul complet de omologare pentru cele 3 game de autobuze din care rezultă că dimensiunile autobuzelor respectă cerințele documentației de atribuire.

Din această formulare, rezultă că la data depunerii ofertei, respectiv 10.11.2017, nu erau depuse toate documentele din care să rezulte că ofertantul întrunea condițiile din documentația de atribuire, însă, cu toate acestea, [redacted] a fost declarată câștigătoare.

Această concluzie este susținută și de entitatea contractantă care precizează că prin adresa nr. DPA 1756/06.12.2017 a solicitat [redacted] să prezinte documentele de omologare pentru două tipuri de autobuze din cele oferite, acestea neregăsindu-se în oferta depusă inițial.

Aceste documente făceau parte integrantă din ofertă, depunerea ulterioară a acestora reprezentând o recunoaștere a neconformității ofertei. Din modul de redactare a solicitărilor de clarificări, precum și din răspunsurile [redacted] rezultă că oferta declarată câștigătoare nu îndeplinea toate cerințele din documentația de atribuire, instituția solicitării de clarificări fiind deturnată de la scopul instituit de legiuitor, în sensul de a lămuri aspectele neclare sau eronate.

În plus, prin oferirea unui timp suplimentar de depunere a certificatelor de omologare se creează un avantaj, aceasta urmând a beneficia de mai mult timp să îndeplinească cerințele documentației de atribuire, deși alți ofertanți s-au conformat de la început acestei cerințe.

În ceea ce privește nerespectarea cerinței privind autorizarea RAR a atelierei serviciu, prin punctul de vedere entitatea contractantă susține că prin documentația de atribuire nu ar fi fost indicată categoria autovehiculelor pentru care atelierei serviciu să fie autorizată.

Argumentul invocat de entitatea contractantă nu poate fi primit, întrucât, raportat atât la obiectul procedurii de atribuire, cât și la conținutul documentației de atribuire, este evident că atelierei serviciu care efectuează activități de reparații este obligatoriu să fie autorizat pentru categoria M3.

În plus, entitatea contractantă face o confuzie între omologarea autobuzelor de către RAR și autorizarea service-ului de către RAR, aceste două instituții fiind diferite, cu efecte diferite.

Astfel, potrivit documentației de atribuire, "autobuzele oferite vor fi omologate cu certificatul de omologare de tip RAR sau omologat de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3".

Potrivit aceluși documentații, "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".

Documentația de atribuire prevede în mod clar, fără echivoc că ofertantul trebuie să depună "angajamentul ferm că dispune de personalul și dotarea tehnică necesară asigurării asistenței tehnice în garanție și service-ului în perioada de garanție a autovehiculelor. Se va prezenta atelierului de service care trebuie să fie în aria administrativ-teritorială a Municipiului București. La ofertare se va prezenta autorizarea RAR a atelierului service".

Rezultă, așadar, că omologarea de tip de către RAR în termen de maxim 45 de zile de la data semnării contractului vizează strict omologarea autobuzelor care dețin omologare din partea autorităților competente din UE, nicidecum omologarea service-ului auto.

Interpretarea pe care o dă entitatea contractantă adaugă la documentația de atribuire, ceea ce nu poate fi primit.

Nu există nicio dispoziție din documentația de atribuire care să prevadă cele susținute de entitatea contractantă, în sensul că, în termen de 45 de zile de la semnarea contractului, ofertantul declarat câștigător este obligat să obțină extinderea autorizării RAR a service-ului auto pentru acel tip de vehicul.

Mai mult, din răspunsul formulat, rezultă că service-ul auto nu prezintă autorizare RAR pentru vehicule din categoria M3, ceea ce în mod evident este contrar documentației de atribuire.

Faptul că service-ul dispune de personal sau dotare pentru activități de reparatii pentru vehicule din categoria M1 nu înseamnă că acesta dispune de personalul și dotarea necesară activității de reparatii pentru vehicule din categoria M3, de vreme ce cele două categorii de vehicule sunt diferite, fiecare cu specificul său în activitățile de reparatii, cu defecțiunile sale și cu piesele sale.

Având în vedere că autobuzele sunt vehicule cu dimensiuni mari și cu o masă de peste 5.000 kg, având dimensiuni și caracteristici diferite față de cele din categoria M1, rezultă că service-ul trebuie să și dispună de un spațiu suficient de mare și de înalt pentru a efectua activitățile de reparatii.

În ceea ce privește nerespectarea cerinței privind deschiderea liberă a usilor pentru călători, prin punctul de vedere comunicat, entitatea contractantă susține că [REDACTED] a depus doada respectării cerinței privind deschiderea liberă a usilor, fără a lămuri dacă deschiderea liberă a usilor de 1200 mm cuprinde și barele interioare de susținere.

În ceea ce privește nerespectarea cerinței prevăzute de secțiunea 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.

Conform procesului-verbal nr. 86/06.12.2017 emis de entitatea contractantă:

- oferta depusă de [redacted] nu cuprindea certificarea conform CEE ONU R66 pentru autobuzul din gama de 18 m (ZX16SA3BX) (pag. 12 din procesul-verbal nr. 86/06.12.2017).
- ofertantul declarat câștigător nu a depus la data de 10.11.2017 certificarea conform CEE ONU R51 pentru autobuzul din gama de 18 m (ZX16SA3BX).

- autoritatea contractantă a constatat că [redacted] a prezentat documentul TEST REPORT nr. SE490018/07.08.2017-SORT PROTOCOL pentru vehicule de 10,8 m, 12 m și 18,75 m, autobuze ce nu îndeplineau dimensiunile solicitate prin documentația de atribuire.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 13571/04.04.2018, [redacted] formulează note scrise la cererea de intervenție voluntară formulată de către [redacted] față de care solicită:

I. Admiterea excepției tardivității formulării cererii de intervenție, față de prevederile art. 17 alin. (3) din Legea 101/2016, cu consecința decăderii lui [redacted] din dreptul de a mai formula cerere de intervenție;

II. Respingera ca nefondate și neîntemeiate a apărărilor invocate pe fondul cauzei prin cererea de intervenție, cu consecința admiterii contestației formulate de contestator astfel cum a fost formulată;

III. Respingera ca neîntemeiată și nefondată a cererii de intervenție în ceea ce privește declararea ofertei [redacted] ca inadmisibilă și neconformă.

În ceea ce privește solicitarea admiterii excepției tardivității formulării cererii de intervenție, contestatoarea menționează că potrivit datelor din SEAP, contestația sa a fost publicată în data de 15.03.2018, iar cererea de intervenție voluntară are data de înregistrare din 28.03.2018, termenul legal prevăzut prin dispozițiile sus indicate fiind depășit cu două zile.

În ceea ce privește solicitarea respingerii ca nefondate și neîntemeiate a apărărilor invocate pe fondul cauzei prin cererea de intervenție, contestatoarea menționează următoarele:

A. Critici privind autorizarea RAR a unității de service pentru autobuzele oferite.

Față de toate cele argumentate și susținute cu privire la faptul că în mod legal autorizarea RAR a atelierului de service trebuia să fie pentru activități de reparare și întreținere a vehiculelor din categoria M3, [redacted] arată că: "această cerință nu se regăsește în caietul de sarcini".

Totuși, subsecțiunea 1.1 din caietul de sarcini arată că "Obiectul și domeniul de aplicare" îl reprezintă autovehiculele din categoria de omologare M3, astfel, nu rezultă care este autorizarea RAR a service-ului pentru acest tip de autovehicul.

Prin argumentele prezentate, contestatoarea a demonstrat că în mod legal autorizarea RAR a atelierului de servicii pentru activități de reparare și întreținere a vehiculelor din categoria M3, trebuie să fie în mod cert tot M3. Însuși [redacted] recunoaște în cererea de intervenție că autorizarea RAR pentru categoria M3 este necesară a fi obținută de atelierul de servicii propus în ofertă arătând că acesta: "se află, în prezent, în proces de audit pentru extinderea autorizării și pentru categoria M3, iar odată cerințele tehnice îndeplinite avizarea pozitivă este doar un aspect formal".

Drept urmare, "cerințele tehnice îndeplinite" pentru "avizarea pozitivă" a autorizării servicii-ului pentru categoria M3 nu au fost satisfăcute la momentul depunerii ofertei, astfel încât cerința de la pct. 32 din caietul de sarcini nu putea fi considerată ca îndeplinită, respectiv că ofertantul: "dispune de personalul și dotarea tehnică necesară asigurării asistenței tehnice în garaj și servicii-ului în perioada de garanție a autovehiculelor".

Pe de altă parte, extinderea autorizării pentru categoria M3 nu este posibilă. Potrivit RNT 9 extinderea activităților de reparatii, montari, dezmembrari etc, este posibilă numai în cadrul aceleiași categorii de omologare, nefiind posibilă extinderea de la o categorie de omologare la alta. [redacted] indică la pct. 23 din cererea de intervenție că autorizarea RAR a atelierului de servicii oferit este pentru activități de reparatii, întreținere, reglari funcționale și reparatii ale componentelor și sistemelor vehicule doar pentru categoriile A1, A2, A3 și B1 - astfel încât se poate constata că la momentul depunerii ofertei, Otokar nu a putut demonstra că "dispune de personalul și dotarea tehnică necesară asigurării asistenței tehnice în perioada de garanție a autovehiculelor", ce fac obiectul contractului și anume: din categoria M3.

Acastă susținere, este întărită prin însăși afirmația [redacted] care arată că: "va lua (n.n. în viitor) toate măsurile necesare pentru a asigura asistența tehnică și servicii la standardele ridicate în derularea acestui contract drept urmare nu se poate lua în considerare angajamentul ferm al ofertantului că dispune (n.n. în prezent) "de personalul și dotarea tehnică necesară asigurării asistenței tehnice în garaj și servicii" având în vedere că, astfel cum susține intervenienta, această condiție va asigura pe viitor.

A permite ca la momentul depunerii ofertei atelierul de servicii să nu fie autorizat pentru repararea și întreținerea celor 400 de autobuze din categoria M3, care fac obiectul licitației, înseamnă încălcarea principului legalității administrative prevăzut în Legea nr. 215/2001, dar și al legalității actelor administrative stabilit prin Legea nr. 554/2004.

În mod legal autorizarea RAR a atelierului de servicii pe care îl oferă ofertantul pentru "dotarea tehnică necesară asigurării asistenței tehnice în garanție și servicii-ului în perioada de garanție a autovehiculelor" trebuie să fie pentru "activități de reparare și întreținere a vehiculelor din categoria de omologare M3" (adica autorizare RAR - M3). Această condiție rezultă implicit din documentația de atribuire deoarece ea trebuie să fie în conformitate cu "obiectul și domeniul de aplicare" din caietul de sarcini: "Autobuzele vor avea omologările acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3".

b. Critici privind faptul că autobuzul cu tipodimensiunea din gama de 10 metri nu corespunde cerințelor caietului de sarcini referitoare la dimensiunile exterioare.

Prin raportare la toate certificatele de omologare pe care [redacted] le enumerează în cererea de intervenție, acesta arată că a îndeplinit condiția de a prezenta "un produs de serie omologat, (pct. 67, 74) fără a demonstra sau a face măcar vreo referire la îndeplinirea condiției privind "o soluție unitară, verificată în practică pe un produs de serie omologat".

Prin solicitarea de clarificări nr. 1756.1/06.12.2017, autoritatea a constatat că: "Pentru autobuzele din gama de 10 m și 12 m este prezentat certificatul CE nr. e6*2007/46*0229*00 pentru tipul de autobuz RX16SR2BX_EU unde sunt prezentate două versiuni de lungimi respectiv 10700mm și 10770 mm. Vă rugăm să prezentați certificatele de omologare a vehiculelor conform cerințelor caietului de sarcini [...]".

În plus, prin solicitarea de clarificare nr. 1841.1/20.12.2017 (deci după depunerea Anexei 1.2. - Răspunsul trimis de [redacted] înregistrat cu nr. 2197/15.12.2017, la care autoritatea face referire în respingerea criticilor [redacted] s-a constatat că s-au prezentat "Anexe ilizibile, din care nu pot fi identificate dimensiunile de gabarit Nu s-au clarificat dimensiunile exacte. Dimensiunile sunt prezentate în răspunsul dvs. la clarificari cu sintagma min, max... Vă rugăm să prezentați dimensiunile exacte pentru fiecare gamă de autobuze oferite."

Ca atare, rezultă că în tot acest timp [redacted] nu a putut arăta cu certitudine lungimea autobuzelor oferite.

Afirmția intervenientei conform căreia [redacted] nu are capacități de producție a autobuzelor oferite este într-adevăr corectă, însă [redacted] nu observă că [redacted] este furnizorul de produse fiind producătorul autobuzurilor (conform Coc-urilor depuse), indiferent despre ce fabrică de asamblare este vorba (Germania, Turcia, Franța). Astfel, [redacted] este importatorul oficial al produselor [redacted] pe teritoriul României, pe care le furnizează/comercializează pe mai departe.

Astfel, [redacted] susține capacitatea tehnică cu privire la experiența similară solicitată de autoritate, acesta neîndeplinind calitatea de subcontractant.

Referitor la critica privind "Oferta [redacted] nu respectă cerința de a avea toate autobuzele fabricate de același producător și sub aceeași marcă", dovada omologării autobuzurilor într-un stat UE, îndeplinind atât cerințele de omologare cât și evidențierea aspectelor referitoare la același Producător: [redacted], cât și la aceeași marcă a vehiculelor: [redacted]. Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 13812/04.04.2018, formulează concluzii ca urmare a punctului de vedere nr. 425.1/22.03.2018, formulat de către entitatea contractantă, ca urmare a studierii dosarului cauzei.

Contestatoarea menționează că fișa de punctaj pentru factorul de evaluare "calitate", comunicată prin adresa DPA 328.1/26.02.2018, nu prezintă punctajul obținut pentru fiecare subfactor în parte și nu oferă vreo

precizare sau informație cu privire la Centralizatorul - fișa de punctaj, astfel cum a solicitat.

Referitor la neconformitatea ofertei depuse de

contestatoarea menționează că deși entitatea contractantă nu a prevăzut în mod clar că se impune autorizarea M3 pentru atelierele de service, aspect care se subînțelege prin raportare la obiectul contractului, tipul de reparații ce se impun și prevederile legale incidente, prin Clarificarea cu nr.14 publicată în SEAP prin adresa DPA 1242.1/15.09.2017 se arată, tot cu titlu general, că cele 8 locații de service deținute de achizitor "sunt în prezent autorizate RAR" (răspuns 4). Aceleași aspecte sunt reluate în Clarificarea cu nr.15 publicată în SEAP prin adresa nr. DPA 1507.1/02.11.2017 (răspuns 11).

Însă prin caietul de sarcini se specifică, în mod expres, că aceste 8 locații deținute de achizitor au autorizarea M3, astfel încât entitatea nu a dat importanță specificării tipului de autorizare RAR aceasta putând fi dedusă cu ușurință din prevederile legale imperative.

A permite ca la momentul depunerii ofertei, atelierele de service să nu fie autorizate pentru repararea și întreținerea celor 400 de autobuze din categoria M3, ce fac obiectul licitației, înseamnă încălcarea principiului legalității administrative prevăzut în Legea nr. 215/2001, dar și al legalității actelor administrative stabilit prin Legea nr. 554/2004.

Interpretarea entității contractante cu privire la posibilitatea extinderii autorizărilor unui service este în primul rând nelegală, încălcă principiul egalității de tratament și favorizează oferta depusă de către câștigător intrucât:

- Potrivit legislației în vigoare nu este posibilă extinderea omologării de la categoria NI (astfel cum se observă pe site-ul RAR la

la M3. În conformitate cu RNR 9 privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de întreținere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz CAPITOLUL II punctul 22: "Pe durata de valabilitate a unei autorizării, titularul acesteia poate solicita RAR să efectueze evaluarea unor noi activități pentru care intenționează să obțină extinderea autorizării".

Totuși, în cadrul acestui regulament nu se identifică modalități de extindere a categoriilor de omologare (ex: trecere de la N1 la M3) pentru care se pot efectua activități de reparații și întreținere, fiind posibilă doar extinderea acestor activități (ex: reparații, montări, dezmembrări care sunt de la A1 la B.5.2), însă numai în cadrul aceluiași categorii de omologare (care sunt de la M la R).

Astfel, în vederea obținerii autorizărilor RAR pentru categoria M3 va fi necesară o nouă autorizare (cu număr de înregistrare/dată și alt audit din partea RAR), ceea ce întărește și mai mult prezumția de non valabilitate a documentelor depuse de

În acest sens, Capitolul III pct. 2 din Anexa la Ordinul nr.2131/2005 - Reglementări RNR 9 care stabilește că: "Autorizația tehnică, al cărei model este prevăzut în anexa 11, se va solicita și se va acorda nominalizat pentru tipuri de modificări constructive și/sau pentru activitatea de reconstrucție a

vehiculelor rutiere, precizându-se categoria de omologare și de folosință a vehiculelor de bază (inițiale) și completate (finale) și/sau tipul componentelor/echipamentelor utilizate".

În cadrul Anexei 2 din Regulamentul RNT 9 denumită - Cerere tip de autorizare pentru desfășurarea activității de reparatii, de întreținere, de reglare a vehiculelor rutiere precum și de dezmembrare a vehiculelor rutiere scoase din uz (model) - sunt indicate: Categoriile de omologare ale vehiculelor pentru care se solicită autorizarea (M1, M2, M3, N1, N2, N3, Q1, Q2, Q3, Q4 etc.) cu mențiunea de "A se bifa de către solicitant categoria de omologare a vehiculului pentru care se solicită autorizarea

Ca atare, în mod legal autorizarea RAR a atelierului de servicii pe care trebuie să îl ofere ofertantul pentru "dotarea tehnică necesară asigurării asistenței tehnice în garanție și servicii în perioada de garanție a autovehiculelor" trebuie să fie pentru activități de reparare și întreținere a vehiculelor din categoria de omologare M3. Această condiție se impune deoarece ea trebuie să fie în conformitate cu "Obiectul și domeniul de aplicare din caietul de sarcini: "Autobuzele vor avea omologările acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3".

Contestatoarea invocă faptul că autobuzul cu tipodimensiunea din gama de 10 metri al [redacted] nu corespunde cerințelor caietului de sarcini referitoare la dimensiunile exterioare.

De asemenea, contestatoarea invocă neconformitatea ofertei depuse de [redacted] precizând, în acest sens, că amplasarea atelierului de servicii a terțului subcontractant [redacted] în afara Bucureștiului (aprox. 40 km), va genera entităților contractante costuri suplimentare față de oferta candidatului [redacted]

Raportat la această critică, autoritatea a arătat că "Oferta prezentată de [redacted] respectă cerința din documentația de atribuire, respectiv răspunsul la clarificarea din SEAP 4 conform căreia întreținerea și mentenanța cu excepția întreținerii și mentenanței zilnice pentru toate produsele ce vor fi livrate, se vor efectua pe cheltuiala și prin grija furnizorului în servicii-urile sale aflate în aria administrativ teritorială a municipiului București și/sau Ilfov. Ca atare, entitatea apreciază critica contestatoarei incorectă, argumentând că toate aceste costuri suplimentare vor fi în sarcina ofertantului.

Totuși, argumentele prezentate contravin prevederilor din caietul de sarcini respectiv Contract, pentru că anumite costuri, cum ar fi carburantul și salariile șoferilor, vor fi stabilite în funcție de numărul de km parcursi și cad în sarcina autorității: or este mai mult decât logic faptul pentru a se deplasa la un serviciu aflat la 40 km de București autobuzele vor utiliza carburant suplimentar raportat la o deplasare la un serviciu situat în București; raționamentul este identic și în ceea ce privește salariile șoferilor care se vor deplasa la 40 de km în afara Bucureștiului.

Pe de altă parte, chiar dacă aceste costuri suplimentare ar cădea în sarcina ofertantului (rovițiilele potrivit art. 14.3 din contract dar și costul carburant și salarii șoferi) rezultă în mod cert că oferta financiară depusă

nu este corectă, aceasta fiind mai mare întrucât trebuia să includă și aceste costuri.

Contestatoarea apreciază că pentru [redacted] se impune reevaluarea punctajului cu privire la:

- Consumul de combustibil (test SORT 1)

Având în vedere că potrivit metodologiei UITP, testul SORT 1 se efectuează pentru un autovehicul cu un rulaj între min. 20.000 km și max. 60.000 km și raportat la faptul că [redacted] nu a demonstrat îndeplinirea condiției autobuzului "verificat în practică", deci nu a depus documente din care să rezulte rulajul indicat anterior, rezultă că testul SORT 1 nu poate fi valabil întocmit.

Chiar dacă [redacted] ar fi prezentat certificatul de omologare astfel cum entitatea le-a solicitat în mod repetat prin solicitările de clarificări din 06.12.2017, respectiv 20.12.2017, testul SORT 1 tot nu ar fi valabil, raportat la cerințele de kilometraj pe care trebuie să le îndeplinească respectivul autovehicul (min. 20.000 km și max. 60.000 km).

Contestatoarea apreciază că pentru [redacted] se impune reevaluarea punctajului cu privire la:

- Consumul mediu de carburant conform Test SORT 1

În ceea ce privește certificatele SORT 1 depuse de ofertant în cadrul propunerii tehnice, contestatoarea arată că:

a) În cadrul ofertei tehnice s-au depus teste SORT pentru autovehicule echipate cu alte punți, decât cele oferite, respectiv s-au efectuat teste SORT cu punți ZF de tip AV 132, iar produsul oferit în propunerea tehnică este echipat cu punți de tip AV 133; Conform condițiilor UITP, rezultatele testelor SORT sunt valabile pentru același tip de autovehicule care sunt echipate cu același grup motopropulsor, respectiv: motor, cutie de viteze, raport transmisie, axa motoare.

b) De asemenea, în cazul autovehiculului de 18 metri s-a depus un test SORT pentru alt tip de vehicul (respectiv tipul M260 - conform regulamentelor de omologare), dar s-a oferit tipul M250K; pentru a oferi o explicație autorității, [redacted] a depus o declarație pe proprie răspundere prin care arată efectuarea corecției tonajului pentru tipul autovehiculului indicat în SORT și că ar fi echipat cu același axe, motor și cutie ca și autovehiculul oferit; or în mod legal astfel de aprecieri sunt doar în sarcina entității care autorizează astfel de teste (ex. TUV, VTS, etc.), de unde rezultă că fără echivalarea oficială a unui organism de acreditare specializat, testul SORT depus de [redacted] nu ar trebui luat în considerare în vederea evaluării ofertei calitative a autovehiculului oferit de acesta;

c) Referitor la data omologării / extinderii omologării acordată testului SORT, ofertantul nu a depus extinderea omologării aferentă momentului în care s-a adăugat ca și producător [redacted] testele SORT fiind efectuate în anul 2015 pe un produs marca IIA, produs de IIA;

În consecință, față de aceste aspecte, contestatoarea apreciază că se impune reevaluarea punctajului acordat pentru factorul de evaluare - consum de carburant conform SORT 1, față de nevalabilitatea acestor certificate.

Referitor la Certificatele de Conformitate depuse de către [redacted] în cadrul procedurii, contestatoarea sesizează următoarele aspecte:

a. Documentul nu este autentic și nu reprezintă un CoC valabil, emis

pentru un autovehicul în vederea certificării omologării și a performanțelor acestuia (documentul poate avea informații relevante din cadrul CoC-ului real emis pentru seria de șasiu menționată în cadrul acestuia, dar nu poate fi luat în considerare ca un document emis în baza Directivei Europene);

b. CoC-urile sunt cu titlu informativ, având această mențiune în ante;

c. CoC-urile nu sunt semnate de producător;

d. Limba oficială a documentului este cea a producătorului (în cazul de față ar trebui italiană, conform mențiunii de la punctul 05) dar documentele sunt emise în limba engleză (nici producătorul, nici fabricantul nu au sediul în țări în care limba engleză este limba oficială);

e. în cadrul CoC-urilor se menționează data numărului omologării europene (exemplu: e24/2007/46*0*1005*05, astfel numărul 05 reprezentând ultima extensie a omologării de bază) în baza căruia s-a fabricat autovehiculul, precum și data emiterii CoC-ului, având astfel următoarea situație:

Model	Data ultimei extensii a omologării	Data emiterii CoC
City Mood 10	07.03.2017	27.07.2017
City Mood 12	07.03.2017	27.07.2017
City Mood 18	20.07.2017	27.07.2017

Astfel, toate certificatele conțin ca dată de producție oficială ziua de 27.07.2017.

În cadrul centralizatorului indicator de performanță ofertantului [redacted] face referire la CoC pentru evaluarea calitativă a autovehiculelor în cadrul criteriilor:

- 2.1. Putere specifică
- 2.2. Putere litrică
- 2.4 Nivel de zgomot
- 2.6. Raport de masă utilă / masă proprie
- 2.10 Capacitate de transport

Aceste criterii nu trebuie să fie luate ca atare din cadrul unui document

înaintat cu scop informativ, fără a cere clarificări suplimentare. De asemenea, în cadrul "CoC-urilor" nu se menționează motorizarea "Euro VI, C" (obligatorie începând cu 01.01.2017), ceea ce ar trebui cel puțin demonstrat suplimentar prin alt certificat de omologare.

În plus, se observă diferențe în ceea ce privește tipurile de autovehicule: dacă în cadrul testelor SORT 1 se observă tipurile de autovehicule: M250 la 12 metri și 10 metri, în cadrul "CoC-urilor" tipul de vehicule este schimbat, fiind astfel - KB.

Având în vedere cele precizate anterior, contestatoarea apreciază că se impune obligarea entității contractante la reevaluarea punctajului acordat ofertantului la subfactorii în care s-au luat în considerare aceste documente. - Factorul de evaluare - Nivelul de zgomot măsurat în interior în mers și în staționare

Prin răspunsul la clarificări nr. 7, publicat în SEAP prin DPA 1109.1/31.08.2017 la întrebarea numărul 3 autoritatea a stabilit: "Metodologia trebuie aplicată de toți ofertanții, pe baza aceluiași standard european în vigoare. Toți ofertanții vor realiza măsurătorile cu concursul unui

laborator acreditat UE respectând cerințele standardului ISO 1528:2013 (Măsurători de zgomot la interiorul vehicului cu motor Acoustics).
 Totuși, [redacted] a prezentat pentru calculul punctajului aferent acestui subfactor, măsurători/potrivit standardului CUNA iar nu potrivit ISO 1528:2013, astfel cum în mod cert a impus autoritatea pentru toți ofertanții prin răspunsul la clarificări publicat în SEAP.

Astfel, se impune reevaluarea punctajului acordat la acest factor, cu consecința chiar a descalficării ofertantului, întrucât măsurătorile de zgomot efectuate potrivit CUNA nu pot fi similare cu cele efectuate potrivit ISO 1528:2013, acestea fiind standarde diferite. Tocmai de aceea, autoritatea a impus în mod public - prin intermediul SEAP - ca toți ofertanții să realizeze măsurătorile de zgomot respectând cerințele standardului ISO 1528:2013, pentru a nu exista diferențe la măsurători.

- Factorul de evaluare - Coeficientul de disponibilitate minim 95% (factor de maxim)

Cu privire la factorul de evaluare „calitate”, entitatea arată, în justificarea factorilor, la pct.2.13., că: „Se consideră indisponibile autobuzele aflate în operațiune de: remediere defecte curente din alte cauze decât accidente rutiere și acte de vandalism. Un parc de autobuze al cărui coeficient de disponibilitate este mare 95 % conduce la o rentabilitate ridicată, la o amortizare mai rapidă a investiției, la un coeficient de utilizare al parcului (CUP) ridicat, la timp și costuri de imobilizare pentru reparații reduse.”

Prin Angajamentul privind asigurarea coeficientului de disponibilitate, arată că: „asigurăm un coeficient de disponibilitate al autobuzelor (procentul autobuzelor disponibile în funcțiune la achizitor raportat la autobuzele livrate garantat de 95% - înțelegem că se admite un procent de maxim 5% pentru autobuze care nu pot fi disponibile pentru operare din punct de vedere tehnic (lucrări de mentenanță sau reparații ale defectelor tehnice, exclusiv evenimente din tamponări)”.
 Astfel, punctajul cu privire la acest subfactor trebuie reevaluat, având în vedere că prin Angajamentul depus, [redacted] nu poate asigura coeficientul de disponibilitate de peste 95 % astfel cum a fost impus prin documentația de atribuire, întrucât în diferența de 5 % a inclus și lucrările de mentenanță care diferă de „remediere defecte curente” (singurele incluse de entitate în operațiunile reprezentând indisponibilitate).
 Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 14154/10.04.2018, [redacted] formulează concluzii scrise în care invocă inadmisibilitatea și neconfirmarea ofertei depuse de [redacted] În ceea ce privește caracterul neîntemeiat al contestației, formulate de [redacted] intervenția reiterează criticile formulate în cererea de intervenție.
 De asemenea, cu privire la critica referitoare la faptul că oferta nu respectă cerința de a avea toate autobuzele fabricate de același producător și sub aceeași marcă, interveniența precizează că a oferat autobuze produse de două societăți diferite, după cum urmează:

- Autobuze din gama de 10, respectiv 12 m, marca Citro, produse în Germania de către [redacted] și [redacted]

• Autobuze din gama de 18 m, marca Conecto G, produse în Turcia, de către [redacted]

Cu toate că în documentele depuse de [redacted], acesta este indicat drept producător al autobuzelor Conecto G, societatea germană [redacted], singura societate producătoare a acestor autobuze, este societatea turcă, după cum rezultă chiar din informațiile aduse la cunoștința publicului de către societatea-mamă a [redacted].

Astfel, potrivit informațiilor existente pe site-ul www.daimler.com (media.daimler.com), într-un comunicat de presă care face referire la furnizarea de către [redacted] a 200 de autobuze marca Conecto în Uzbekistan, se menționează că autobuzele Conecto sunt fabricate în Turcia, în Hoshdere, în apropierea Istanbulului.

Or, în Turcia, autobuzele [redacted] sunt produse de către [redacted], nicidecum de [redacted], societate care, de altfel, nu își are sediul în Turcia (și nici sedii secundare), ci în Germania.

Faptul că societatea [redacted] face parte din același grup ca și societatea [redacted] având calitatea de acționar al [redacted] nu poate conduce la ideea că societatea turcă se identifică cu societatea germană, fiind în realitate vorba despre persoane juridice distincte, ceea ce conduce în mod rezonabil la concluzia că [redacted] a oferit autobuze produse de producători diferiți.

Mai mult, potrivit informațiilor existente pe pagina de internet a [redacted] (lista a autobuzelor urbane produse [redacted], se observă că [redacted] nu produce autobuze Conecto, astfel încât se poate presupune că menționarea [redacted] în documentele de calificare de către [redacted] drept producător al autobuzelor Conecto este, în cel mai fericit caz, o eroare, care nu ar putea fi însă trecută cu vederea de către entitatea contractantă.

Astfel, autobuzele oferite de [redacted] din gama de 18 m sunt Conecto G, care, așa cum am arătat, sunt produse doar în Turcia, iar autobuzele din gama de 10 m și 12 m sunt autobuze Citaro, fiind produse în Germania, de către societatea [redacted]

Prin urmare, intrucât, astfel cum rezultă din cele mai sus, autobuzele Conecto G sunt produse în Turcia, în Hoshdere, în apropierea Istanbulului, fabrica din Turcia, Hoshdere este deținută de societatea [redacted] iar [redacted] sunt persoane juridice distincte, rezultă fără dubiu că cerința prevăzută în caietul de sarcini ca autobuzele să fie produse de același producător și sub aceeași marcă nu este îndeplinită, în oferta [redacted] fiind în realitate vorba despre doi producători diferiți.

Cerința expres prevăzută în documentația de atribuire cu privire la același producător este o cerință a cărei nerespectare conduce în mod automat la descalificarea unei oferte, rațiunea pentru care entitatea contractantă a prevăzut această condiție constând în necesitatea ca bunurile achiziționate să fie perfect compatibile între ele și, mai mult, au fost avute în vedere și serviciile de service, garanție și post garanție.

De altfel, fiind vorba despre un aspect care vizează însăși conformitatea ofertei [redacted], entitatea contractantă este obligată să solicite informații suplimentare cu privire la producătorul autobuzelor Conecto G, intrucât în măsura în care s-ar constata că documentele depuse

de [redacted] conțin informații care nu reflectă realitatea (respectiv că [redacted] nu este producătorul autobuzelor Conecto G), atunci ar deveni incidente dispozițiile art. 180 alin. (1) lit. h) din Legea 99/2016.
Prin adresa nr. 04-888/10.04.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 14226/10.04.2018, [redacted] formulează note scrise având în vedere cererea de intervenție voluntară formulată de [redacted]

Constatarea invocă excepția tardivității cererii de intervenție voluntară formulată de [redacted] având în vedere faptul că a depus contestația la CNSC în data de 14.03.2018 și tot la data de 14.03.2018 a și fost publicată în SEAP de către entitatea contractantă.
Astfel, conform art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, ultima zi în care [redacted] putea depune, în termen legal, cererea de intervenție voluntară era 24.03.2018.
Având în vedere că cererea de intervenție a fost depusă cu depășirea termenului legal, se impune admiterea excepției tardivității și respingerea ca tardivă a cererii formulate.

Cu privire la nerespectarea cerinței privind dimensiunile generale constructive ale autobuzului, prin cererea de intervenție formulată, [redacted] susține că aceasta ar fi depus o ofertă conformă, ofertând autobuze ce au dimensiunile solicitate de documentația de atribuire, aceste aspecte rezultând din schițele autobuzelor oferite.
Contestatoarea învederează că îndeplinirea cerinței privind dimensiunile autobuzelor rezultă din prezentarea certificatelor de omologare, iar nu din schițelor autobuzelor, care reprezintă simple desene ce nu pot face dovada nici a îndeplinirii concrete a acestor dimensiuni și nici a omologării de către autoritățile competente.
Schițele ori fișele tehnice nu sunt documentele relevante în susținerea acestor parametri, fiind înscrisuri care emană numai de la [redacted] fără a avea confirmarea unor autorități competente.

Prin urmare, numai prin prezentarea unor documente de omologare oficiale, cum ar fi certificate de omologare (Certificate of Conformity) sau certificate de omologare europeană (2007/46) autoritatea contractantă putea constata îndeplinirea acestei cerințe.
Cu privire la nerespectarea cerinței privind documentația de omologare a autobuzelor, contestatoarea afirmă că [redacted] nu numai că nu deține, la data depunerii ofertei, certificate de omologare de tip RAR pentru autobuzele cu dimensiunile solicitate prin documentația de atribuire, dar aceasta nu deține nici măcar certificat omologat de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3, pentru lungimile maxime solicitate.

În cererea de intervenție, [redacted] susține că ar îndeplini și această cerință, făcând trimitere la certificate de omologare care prezintă extensia 00.

Acastă extensie din titlul certificatului de omologare indică documentul de bază, cel prin care s-a dispus omologarea inițială a autobuzelor de anumite dimensiuni.

De vreme ce [redacted] a solicitat, prin contestația inițială în fața Consiliului, modificarea cerinței privind dimensiunile autobuzelor, aceasta recunoscând că nu îndeplinește cerințele solicitate și nici nu deține omologarea autorităților competente pentru aceste dimensiuni, rezultă cu destulă evidență că certificatul de omologare indicat, cu extensia 00 nu privește și autobuzele pentru dimensiunile pretins oferite, cu dimensiunile de 10.700 mm și 12.000 mm.

Dacă, într-adevăr, [redacted] ar fi deținut omologarea și pentru 10.700 mm ar fi trebuit ca documentul din care rezultă acest aspect să aibă o extensie ulterioară, precum: *01, *02.

Cu privire la nerespectarea cerinței privind deschiderea liberă a ușilor pentru calatori, [redacted] face din nou trimitere la schițele autobuzelor de unde rezultă că deschiderea ușilor este de 1200 mm, însă, schițele prezentate din care ar rezulta îndeplinirea unor cerințe din documentația de atribuire nu fac dovada îndeplinirii acestor cerințe, fiind documente ce emană doar de la ofertant, fără a putea face dovada că acestea vor fi și respectate.

[redacted] trebuia să prezinte documente omologate de autoritățile competente din care să rezulte îndeplinirea acestor cerințe.

Cu privire la nerespectarea cerinței privind autorizarea RAR a atelierului service, [redacted] aduce următoarele argumente în susținerea lipsei autorizării RAR a service-ului auto pentru categoria M3 la data depunerii ofertei și chiar și la data prezentei:

- cerința autorizării RAR a service-ului auto pentru categoria M3 nu a fost cerută expres de autoritatea contractantă, prin documentația de atribuire,
- autorizarea RAR a service-ului auto pentru categoria M3 prezintă o relevanță redusă, fiind un aspect minor raportat la complexitatea ansamblu a ofertei și la multitudinea de date.

Contestatoarea afirmă că cerința privind autorizarea RAR a service-ului auto pentru categoria M3 nu reprezintă nicio cerință suplimentară la documentația de atribuire și nici o adăugare la aceasta, participanții la procedură fiind informați în mod corect, complet și precis cu privire la această cerință.

Sub pretextul că este un ofertant internațional, [redacted] susține că aceasta ar fi înțeles cerința privind autorizarea RAR a service-ului auto doar pentru autovehicule, nu și pentru categoria M3.

Cu toate acestea, ceilalți participanți la procedura de atribuire, aplicând aceeași documentație de atribuire, au depus oferte prin care service-ul auto declarat este autorizat RAR pentru categoria M3.

Faptul că autoritatea contractantă nu a indicat expres în cerința de la pct. 32 din caietul de sarcini că service-ul auto trebuie să fie autorizat RAR pentru categoria M3 nu conduce la concluzia oferită de [redacted] în sensul că informarea participanților la procedură nu ar fi fost corectă, completă și precisă, de vreme ce, potrivit atât legislației în materie, cât și a documentației de atribuire, service-ul auto efectuează activități de reparații și întreținere a unor autobuze, activități ce nu se pot efectua în lipsa unei autorizări RAR.

Nici susținerea conform căreia neindicarea expresă a acestei cerințe ar reprezenta o adăugare la cerințele de atribuire nu poate fi reținută, de vreme ce această cerință rezultă din documentația de atribuire și din răspunsurile la clarificări, având în vedere obiectul procedurii de atribuire.

d.2. Nici argumentul privind relevanța redusă a autorizării RAR a service-ului auto pentru categoria M3 nu poate fi reținut, raportat la importanța acestui service în perioada de desfășurare a contractului de achiziție publică.

Astfel, potrivit documentației de atribuire, service-ul auto urmează a efectua reparația și întreținerea autobuzelor pe o perioadă de 8 ani, astfel că acesta are un rol important în buna desfășurare a contractului.

Așa cum alți ofertanți participanți la procedura de atribuire au prezentat la data de 10.11.2017 oferte cuprinzând service auto autorizat de RAR pentru categoria M3, a permite [redacted] să depună o ofertă care nu cuprindea autorizarea RAR a service-ului auto pentru categoria M3 la data limită a depunerii ofertelor, ci ulterior, la un anumit termen, ar crea un avantaj concurențial acesteia și s-ar aduce atingere principiilor prevăzute de art. 2 alin. (2) din Legea nr. 99/2016.

Nici argumentele [redacted] privind posibilitatea entității contractante de a solicita clarificări nu pot fi reținute, întrucât, prin schimbarea subcontractantului sau depunerea autorizării RAR pentru categoria M3 conduce la o modificare a ofertei, ceea ce nu poate fi primit, conform art. 221 din Legea nr. 99/2016.

Cu privire la nerespectarea cerinței prevăzute de secțiunea 3.2 din caietul de sarcini - Condiții mecanice, potrivit procesului-verbal nr. 86/06.12.2017, întocmit ulterior deschiderii ofertelor,

- oferta depusă de [redacted] nu cuprindea certificarea conform CEE ONU R66 pentru autobuzul din gama de 18 m (ZX16SA3BX) (pag. 12 din procesul-verbal nr. 86/06.12.2017);
- ofertantul declarat câștigător nu a depus la data de 10.11.2017 certificarea conform CEE ONU R51 pentru autobuzul din gama de 18 m (ZX16SA3BX);

- entitatea contractanta a constatat că [redacted] a prezentat documentul TEST REPORT nr. SE490018/07.08.2017-SORT PROTOCOL pentru vehicule de 10,8 m, 12 m și 18,75 m, autobuze ce nu îndeplineau dimensiunile solicitate prin documentația de atribuire.

Asadar, la data depunerii ofertelor, [redacted] nu a depus testul SORT pentru autobuzele oferite care pretind că îndeplinesc dimensiunile prevăzute de documentația de atribuire, iar entitatea contractantă trebuia să puncteze cu "0" factorul de evaluare 2.3 Consum mediu de carburant 1/100km.

În acest context, autoritatea a solicitat [redacted] să depună documentul TEST REPORT pentru gama de autobuze solicitate prin caietul de sarcini de 10,70 m, 12,35 m și 18,40 m, oferite.

Chiar dacă ulterior acestei solicitări [redacted] s-ar fi conformat și ar fi depus documentele solicitate de autoritatea contractantă, oferta acesteia tot nu este conformă, întrucât, pe de-o parte, aceasta ar fi trebuit să depună aceste documente la data de 10.11.2017.

Pe de altă parte, prin depunerea documentelor ulterioare datei limită de depunere a ofertelor, raportat la conținutul acestora, [redacted] și-a

modificat oferta, prin răspunsul la clarificări, încalcându-se dispozițiile art. 221 din Legea nr. 99/2016 și art. 140 din HG nr. 394/2016 mai sus citate. Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 15896/19.04.2018, Municipiul București formulează concluzii scrise în replică la Notele scrise nr. 03-822/30.03.2018 și nr. 45-856/03.04.2018 formulate de [redacted], prin care solicită:
- să se constate caracterul nefondat al criticilor formulate prin Notele scrise nr. 03-822/30.03.2018 și nr. 45-856/03.04.2018;
- respingerea în totalitate a Contestației depusă de [redacted]

1. În ceea ce privește caracterul confidențial al ofertei declarate câștigătoare, entitatea contractantă arată că potrivit prevederilor legale, orice ofertant are dreptul de a-și proteja informațiile conținute în oferta depusă la procedura de atribuire prin declararea ofertei parțial sau total confidențiale respectiv completarea formularului 13 din documentația de atribuire. Datorită acestui fapt, entitatea contractantă a procedat conform legii și a păstrat confidențialitatea informației tehnice și comerciale prezentate de Asociere în oferta. Orice divulgare de informații confidențiale este o încălcare a prevederilor legislației în domeniul achizițiilor publice.

Caracterul confidențial nu a fost invocat cu rea credință de către ofertant, ci a avut doar scopul de a-și proteja, din punct de vedere tehnic și comercial, oferta. 1. Referitor la pretinsa nerespectare a cerințelor privind dimensiunile generale constructive ale autobuzului și documentația de omologare a autobuzelor, entitatea contractantă precizează că la data depunerii ofertei, [redacted] a depus documentele de omologare pentru cele 3 game de autobuze oferite.

Oferta tehnică 1. Documentul e11*2007/46*3583*02, pentru autobuzele din gama de 18m.

Oferta tehnică 1. Documentul e6*2007/46*0229*00, pentru autobuzele din gama de 10m și 12m, documente din care rezultă dimensiunile maxime conform cerințelor caietului de sarcini. Afirmatia contestatoare referitoare la procesul - verbal nr. 86/06.12.2017 conform căreia "autoritatea contractantă a constatat că Asocierea nu a depus la data de 10.11.2017 certificatele de omologare pentru autobuzele oferite din gama de 12 m și 18 m" este incorectă și nu respectă adevărul.

În procesul-verbal nr. 86/06.12.2017 se consemnează existența la oferta tehnică [redacted] a documentelor de omologare pentru autobuzele din gama de 12 m și 18 m la pag. 11 pct. 1, astfel: "în oferta tehnică 1 privind omologarea vehiculelor oferite pentru autobuzele din gama de 18m este prezentat certificatul CE nr. e11*2007/46*3583*02 pentru tipul de autobuz ZX16SABX_EU unde sunt prezentate 2 versiuni de lungimi respectiv 18000 mm și 18750 mm.

Pentru autobuzele din gama de 10 m și 12 m este prezentat certificatul CE nr. e6*2007/46*0229*00 pentru tipul de autobuz RX16SR2BX_EU unde sunt prezentate 2 versiuni de lungimi respectiv 10700mm și 10770mm.

Ofertantul va prezenta certificatele de omologare a vehiculelor conform cerințelor caietului de sarcini (gama de 10m cu lungimea maxima de 10,70m, gama de 12m cu lungimea maxima de 12,35 m și gama de 18 m cu lungimea maxima de 18,40 m). De asemenea, ofertantul va prezenta documentația 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", respectiv pentru autobuzele oferite ZX16SA3BX_EU și RX16SR2BX_EU";

Din punct de vedere al respectării cerințelor din documentația de atribuire, comisia de evaluare a constatat existența documentelor de omologare necesare în cadrul ofertei pentru a dovedi respectarea cerințelor privind dimensiunile generale constructive ale autobuzelor și documentația de omologare aferentă.

Întrucât în documentele de omologare au fost prezentate 2 versiuni de lungimi pentru autobuzul din gama de 18 m, respective 18.000 mm și 18750 mm, comisia de evaluare a solicitat clarificarea acestor aspecte. Aceeași situație a fost sesizată și pentru autobuzul din gama de 10 m, respectiv 10770mm și 10700mm. Prin urmare, se constată că pentru autobuzele oferite (18000 mm, respectiv 10700 mm), certificatele de omologare au fost depuse încă din oferta inițială, unicul aspect de clarificat fiind acela că documentele inițiale făceau referire și la alte dimensiuni decât cele solicitate, aspect ce se impunea a fi clarificat de către comisia de evaluare în temeiul art. 133 alin. (1) lit. i) din HG nr. 394/2016, demers care nu a fost de natură să creeze un anumit avantaj ofertantului câștigător.

Astfel, documentația prezentată în ofertă și în urma răspunsurilor la solicitările de clarificări a dus la declararea ofertei ca fiind conformă. Entitatea contractantă nu a încălcat prevederile art. 221 din Legea nr. 99/2016 în sensul că prin clarificările solicitate conform proces-verbal nr. 86/06.12.2017, punctul 1 nu s-au adus modificări la oferta prezentată de

De altfel, solicitări de clarificări au fost adresate în mod egal și celorlalți ofertanți în procedura de atribuire, astfel că nu poate fi pusă la îndoială imparțialitatea comisiei de evaluare din această perspectivă.

Referitor la afirmația "Totodată, autoritatea contractantă a mai reținut că ofertantul a prezentat certificate de omologare SORT 1 pentru vehicul care au alte caracteristici decât vehiculele solicitate prin caietele de sarcini...", entitatea contractantă a ținut cont de declarația din răspunsul la clarificări D.P.A. nr. 2197 din 15.12.2017, (RASPUNS SORT 1) care prevede "Vehiculele pentru care s-au efectuat testele SORT au caracteristici identice cu cele ale vehiculelor pe care [redacted] le-au oferit în această licitație, astfel încât acestea acoperă vehiculele specificate în documentația de licitație în ceea ce privește cerințele testului SORT.

Deoarece vehiculele care sunt testate în conformitate cu testele SORT și vehiculele specificate în documentele de licitație sunt similare din punct de vedere tehnic în ceea ce privește consumul de combustibil, rezultatele încercărilor SORT acoperă vehiculele specificate în documentele de licitație. Menționăm, de asemenea, că în caietul de sarcini nu s-a solicitat un anumit format al certificatelor de testare sau ce informații ar trebui să conțină sau să nu conțină. Mai mult decât atât, certificatele fiind emise de un terț, este imposibil să subscrie să impună respectivelor autorități cum să fie sau ce ar trebui să conțină un anumit certificat.

Certificatele prezentate de noi conțin toate informațiile solicitate prin caietul de sarcini și respectă întocmai toate prevederile caietului de sarcini cu referire la acestea.

Reținem, de asemenea, că unele dintre testele europene se efectuează pentru un singur derivat al autobuzului pentru a reprezenta întreaga familie de autobuze".

Entitatea contractantă, în urma răspunsului de mai sus, a acceptat buletinele de încercări SORT 1 prezentate de [redacted] în cadrul propunerii tehnice - (OFERTA TEHNICA 26, ANEXA nr. 34), ca fiind valabile și conforme. Din punct de vedere tehnic și din punct de vedere juridic, se menționează că documentele privind testul SORT 1 au fost emise de un laborator autorizat U.E., sunt date și semnate și au fost prezentate la data depunerii ofertei. Prin răspunsul la solicitarea de clarificări s-a confirmat că respectivele documente sunt valabile inclusiv pentru tipurile de autobuze oferite.

Afirmăm că testatoarele "Preținsele solicitări de clarificări transmise de autoritatea contractantă către [redacted] nu au natura juridică a solicitărilor prevăzute de art. 221 din Legea nr. 99/2018 intrucât autoritatea a cerut completarea ofertei, iar nu clarificarea unor aspecte neclare din oferta", este în corectă din următoarele considerente:

- nu s-a solicitat completarea ofertei așa cum afirmă eronat testatoarea în Nota scrisă (a se vedea Proces-verbal nr. 86/06.12.2017, cap. 3);
- prin răspunsul [redacted] la solicitările de clarificări - întrebarea nr. 6 conform adresei înregistrate la D.P.A. sub nr. 2197 din 15.12.2017, nu s-a modificat oferta inițială, buletinele SORT 1 fiind prezentate de [redacted] la oferta tehnică sub denumirea OFERTA TEHNICA 26, ANEXA nr. 34.

2. Referitor la preținsele oferite a cerinței privind deschiderea liberă a ușilor pentru călători, contestatoarea face din nou referire la documentația de omologare și menționează că "oferta depusă de [redacted] nu îndeplinește condiția privind deschiderea liberă a ușilor pentru călători de minimum 1200 mm."

Din verificările făcute de comisia de evaluare a entității contractante, a rezultat că [redacted] îndeplinește condiția privind deschiderea liberă a ușilor pentru călători de minimum 1200 mm, iar confuzia contestatoarei [redacted] a fost provocată de corespondența purtată în perioada de clarificări înainte de data de depunere a ofertei.

Referitor la critica vizând nerespectarea cerinței privind autorizarea RAR a atelierului service, conform cerinței din caietul de sarcini la Capitolul

2 - Cerințe tehnice eliminatorii - pct. 32 este prevăzut că la ofertare se va prezenta autorizarea R.A.R. a ateliei/service.

În mod voit, entitatea contractantă nu a precizat tipul autovehiculului pentru care se solicită prezentarea autorizării R.A.R. a ateliei/service în documentația de atribuire - caietul de sarcini, deoarece conform cerințelor legislației române, respectiv Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 2131/2005 pentru aprobarea Reglementarilor privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de întreținere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz - RNTR 9 asigurarea mentenanței pentru fiecare tip de autovehicul se face, atât pe baza unei forțe de muncă calificată și autorizate pentru acel tip de autovehicul, cât și prin prezentarea sculelor, dispozitivelor, standurilor necesare pentru acel tip de autovehicul. Tipurile de autobuze oferite în cadrul procedurii de achiziție nu sunt exploatare în acest moment pe raza mun. București și jud. Ilfov, și deci nu există unități service autorizate pentru aceste tipuri de autobuze în București și jud. Ilfov.

Prin documentația de atribuire nu s-a putut solicita condiția ca ofertanții să dețină autorizatie tehnică R.A.R. pentru asigurarea service-ului pentru tipurile de autobuze oferite, o astfel de cerință ar fi îngredid competiția și ar fi dus la rezultate neconcludente.

Pentru autobuzul tip EURO 6 nu există autorizare R.A.R. nici la unitățile de exploatare ale entității contractante intrucât, în prezent nu sunt în exploatare aceste tipuri de autobuze.

Prin documentația de atribuire s-a impus condiția ca autobuzul să fie omologat/certificat R.A.R. și a fost acordat un termen de 45 de zile de la semnarea contractului pentru această activitate. După obținerea autorizării certificării pentru autobuz, conform legislației romane (RNTR 9) și internaționale, ofertantul declarat câștigător este obligat să-și obțină autorizația R.A.R. a service-ului pentru cele 3 game de autobuze oferite, aceasta reprezentând o cerință privind modul de derulare a contractului de achiziție sectorială și nu o cerință de capacitate pentru etapa de ofertare. În condițiile în care prin documentația de atribuire nu s-a prevăzut în mod expres prezentarea autorizării RAR pentru categoria M3, ar fi evident abuzivă respingerea unei oferte pentru nerespectarea unei cerințe care excede documentației de atribuire.

Referitor la cerința din caietul de sarcini cap. 2 pct. 32 privind "angajamentul ferm al ofertantului că dispune de personalul și dotarea tehnică necesară asigurării asistenței tehnice în garanție și service-ului în perioada de garanție a autovehiculelor", entitatea contractantă face precizarea că Asocieria a prezentat angajamentul ferm al [redacted], ca urmare a solicitărilor de clarificări transmise prin adresa D.P.A. nr. 1756.1/06.12.2017- întrebarea nr. 27, respectiv răspunsul [redacted] înregistrat sub nr. DPA 2197/15.12.2017.

Entitatea contractantă susține și dovedește prin documentele atașate la prezenta (declarație/angajament ferm- ANEXA 5 și autorizare service R.A.R.- ANEXA 6) că cele 2 cerințe solicitate prin documentația de atribuire privind ateliei/service respectiv autorizarea de către R.A.R. a service-

1/100km", entitatea contractantă face precizarea că documentele privind comportarea la șocuri și vibrații respectiv nivelul de zgomot au fost prezentate în ofertă de către [redacted], fiind prezentate atașat documentele 66R-021081 pentru autobuzele din gama de 10 m, respectiv documentul 51R-027937 pentru autobuzele din gama de 18 m.

Comisia de evaluare a solicitat clarificări la aceste documente așa cum reiese din procesul verbal nr. 86/06.12.2017, cap. 3, întrebarea nr. 3, și nu completarea ofertei inițiale.

În ceea ce privește documentul TEST REPORT privind SORT PROTOCOL, autoritatea contractantă a solicitat clarificări la documentul prezentat în oferta și nu o completare a acesteia. [redacted] a depus material - ANEXA 9 care nu a modificat oferta inițială în ceea ce privește consumul de carburant.

Solicitarea s-a încadrat în prevederile legale, respectiv art. 221 din Legea nr. 99/2016, nefiind favorizat ofertantul câștigător.

Astfel, entitatea contractantă a constatat că prin aceste documente, nu s-a procedat la o modificare a ofertei, respectiv nu au fost schimbate specificațiile produselor oferite, scopul respectivelor documente fiind exclusiv de confirmare a respectării cerințelor din documentația de atribuire. Referitor la cererea [redacted] de reevaluare a ofertei sale și a ofertei declarate câștigătoare din perspectiva modului de acordare a punctajului, calculul factorului de evaluare de la punctul 2.12 - Număr ore manoperă s-a realizat în mod unitar pentru toți cei 3 ofertanți conform Metodologiei de calcul și evaluare din cadrul documentației de atribuire.

Numărul orelor de manoperă se referă la un cumul de manoperă pe operațiile înscrise în fișa ore manoperă a factorului de evaluare 2.12. și reprezintă totalul manoperei pentru aceste lucrări înscrise în respectivul tabel pentru fiecare ofertă, și nu un cumul de manoperă anual sau pe 8 ani, așa cum eronat afirmă contestatoarea.

Entitatea contractantă a realizat calculul punctajului factorului de evaluare nr. 2.12 - Număr ore manoperă în baza documentelor prezentate de fiecare ofertant conform metodologiei de calcul.

Referitor la factorul de evaluare 2.5 - Nivelul de zgomot, ofertanții au prezentat buletine de măsurători (conform ISO 5128/80/2012) emise de laboratoare acreditate în U.E. pentru determinarea nivelului de zgomot. Entitatea contractantă a aplicat metodologia pentru calculul factorului de evaluare prin calculul mediei între zgomotul măsurat în staționare și în mers, unitar pentru cele 3 oferte primite.

Întrucât două oferte prezintă cinci măsurători pentru măsurătoarea zgomotului în mers așa cum prevede standardul ISO 5128/80/2012 iar contestatara a prezentat o singură măsurătoare care, de asemenea, este permisă ca variantă de lucru în standard, entitatea contractantă a reținut măsurătoarea zgomotului în mers echivalent pentru toți cei 3 ofertanți la viteza de 40 km/h pentru a nu defavoriza niciuna din oferte.

Entitatea contractantă își asumă corectitudinea acestui calcul pentru factorul de evaluare zgomot interior 2.5. în baza buletinelor de măsurători prezentate și în condiții echidistante pentru ofertanți.

Deoarece fiecare laborator a respectat metodologia de efectuare a măsurătorilor în baza standardului ISO 5128/80/2012 pentru efectuarea testelor de zgomot, entitatea contractantă a luat în considerare buletinele de încercări prezentate de toți cei trei ofertanți în ofertele proprii, pentru o analiză unitară a tuturor ofertelor, fără a defavoriza niciunul dintre ofertanți. Expertii din cadrul comisiei de evaluare și cei cooperați au verificat cu rigurozitate și înțelegere rezultatele testelor de zgomot și le-a aplicat în mod corespunzător în vederea departajării obiective a ofertelor.

Referitor la afirmația contestatoarei "La data depunerii ofertei, nici și nici [redacted] nu au depus și tabelul pentru evaluarea factorului 2.12 Ore de manoperă", entitatea contractantă face precizarea că a solicitat clarificări legate de acest aspect și, conform răspunsului la clarificări înregistrat cu nr. DPA 75/16.01.2018, [redacted] a clarificat aspectele solicitate și a transmis tabelul cu orele de manoperă după care s-a efectuat evaluarea factorului 2.12.

Entitatea contractantă a solicitat clarificări conform PV nr. 86/06.12.2017, a constatat că oferta [redacted] privind instalația de aer condiționat este conformă cu cerințele caietului de sarcini și a evaluat conform metodologiei de calcul 2.8 și 2.9.

Factorii de evaluare 2.8 și 2.9 au fost calculați corect și lipsa funcției de încălzire a instalației de aer condiționat a dus la obținerea unui punctaj mai mic pentru [redacted], împrejurare care confirmă că activitatea de evaluare a ofertelor a respectat principiul tratamentului egal statuat de art. 2 din Legea nr. 99/2016.

În ceea ce privește afirmația contestatorului că "subcontractantul [redacted] al [redacted] înregistra obligații fiscale în sumă de 21465 lei la data depunerii ofertei", cu adresa nr. 153/02.02.2018 [redacted] a depus documentele suport DUAE, prin care a prezentat pentru subcontractantul [redacted] Certificatul de atestare fiscală nr. 396697/01.02.2018 în care figura cu obligații fiscale în suma de 21.465 lei la data de 31.12.2017. Totodată, a fost prezentat Ordin de Plată nr. 01 din 01.02.2018 cu referința Certificat fiscal nr. 396697/01.02.2018 care atestă plata sumei de 21.465 lei. Conform fișei de date, punctul III.2.1a) Situația personală a candidatului sau ofertantului, s-a solicitat "Persoanele juridice române trebuie să prezinte certificat de atestare fiscală privind îndeplinirea obligațiilor de plată a impozitelor, taxelor sau a contribuțiilor la bugetul general consolidat, din care să reiasă lipsa datorilor restante la momentul prezentării acestuia". Cerința a fost elaborată conform dispozițiilor Regulamentului de punere în aplicare nr. 7/2016 de stabilire a formularului standard pentru documentul european de achiziție unic potrivit căruia "oferentului cărui se intenționează să îi fie atribuit contractul va trebui să furnizeze certificate și documente justificative actualizate". Aceste dispoziții ale Regulamentului european reflectă abordarea pragmatică conform căreia prezintă relevanță situația recentă (cât mai apropiată de momentul încheierii contractului) a operatorului economic, directivele europene în domeniul achizițiilor publice permitând inclusiv acceptarea de către autoritățile contractante a măsurilor adoptate de un operator economic pentru a-și demonstra în concret credibilitatea prin raportare la motivele de excludere.

Prin adresa nr. 573.1/20.04.2018, înregistrată la [redacted] sub nr. 16142/20.04.2018, Municipiul București formulează conținutul scris în răspuns la notele scrise depuse de [redacted] Entitatea contractantă invocă excepția lipsei de interes a [redacted] în contestarea ofertelor clasate pe primele locuri. Astfel, în conformitate cu prevederile art. 3 alin. (1) lit. f) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, persoana care se consideră vătămată este definită ca fiind orice operator economic care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

(i) are sau a avut un interes în legătură cu o procedură de atribuire; și
(ii) a suferit, suferă sau riscă să sufere un prejudiciu ca o consecință a unui act al autorității contractante, de natură să producă efecte juridice, ori că urmare a nesoluționării în termenul legal a unei cereri privind o procedură de atribuire.

Or, în condițiile în care, analizând contestația formulată de [redacted] cu privire la oricare dintre ofertele depuse de [redacted] respectiv [redacted] [redacted] nu mai pot fi analizate criticile formulate de [redacted] împotriva celorlalte oferte, fiind lipsite de interes, în condițiile în care oricare ar fi rezultatul analizei, nu va putea fi înălțurată oferta cu privire la care contestația a fost respinsă, situată înaintea ofertei contestatoarei.

Acasta deoarece, orice demers în justiție, indiferent de forma pe care aceasta o îmbracă sau de partea procesuală de la care el provine, trebuie să fie util, să urmărească așadar un "profit", material sau moral ori material și moral. Pe scurt, el trebuie să se sprijine pe un interes: pas d'intérêt, pas d'action - spune un vechi adagiu al jurisprudenței franceze. Interesul poate fi reperat sub două aspecte:

a) El justifică relația dintre situația juridică a părții și mijlocul procesual la care acesta a recurs;

b) El justifică scopul judecătii, "profitul" moral sau material pe care partea îl urmărește în judecată.

Prin exercitarea unei acțiuni pe fundamentul "interesului" se tinde la obținerea unui "remediu".

În Hotărârea din 19 iunie 2003, cauza C-249/01, având ca obiect cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată de Bundesvergabeamt, în procedura Wemer Hackermüller împotriva Bundesimmobilien-gesellschaft mbh și Wiener Bundesimmobilien-gesellschaft mbh (BIG) și Curtea de Justiție a Comunităților Europene a statuat că, în conformitate cu art. 1 alin. (3) din Directiva 89/665, statele membre sunt obligate să se asigure că procedurile de revizuire stabilite de directivă sunt disponibile "cel puțin" oricărei persoane care are sau a avut un interes în obținerea unui anumit contract public și care a fost sau riscă să fie lezată de o presupusă încălcare a dreptului comunitar privind contractele de achiziții publice sau normele interne de aplicare a legii.

Or, este suficient ca să fie reținut caracterul nefondat al criticilor [redacted] cu privire la una dintre ofertele clasate

înaintea sa, astfel că autoarea contestației nu poate fi lezată de decizia Consiliului luată față de criticile aduse celorlalte oferte clasate înaintea sa. Cu privire la interesul unui ofertant de a critica oferta clasată înaintea sa, prin Decizia CNSC nr. 2195/C6/2319 din 14.12.2016, rămasă definitivă prin Decizia nr. 610 din 13 februarie 2017 a Curții de Apel București, au fost reținute următoarele:

“(…) Consiliul determină că sunt lipsite de interes criticile formulate de către (...) cu privire la oferta depusă de către (...), deoarece oricare ar fi rezultatul analizei, nu va putea fi înălțurată oferta depusă de către Asocieră dintre (...), situată pe al II-lea, adică înaintea ofertei contestate. Prin interes înțelegându-se folosul practic imediat pe care îl are o parte pentru a justifica punerea în mișcare a acțiunii sale. Interesul, indiferent că este moral și/sau material, trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

- să fie legitim, corespunzător cerințelor legii materiale și procesuale;
- să fie personal și direct adică folosul practic urmărit prin declanșarea procedurii judiciare să aparțină celui care recurge la acțiune;

În ceea ce privește îndeplinirea cerinței privind autorizarea RAR a unității servicii pentru autobuzele oferite, entitatea contractantă precizează că potrivit documentației de atribuire publicată în SEAP, cerința privind

Astfel, măsurile adoptate de entitatea contractantă nu sunt de natură să-l prejudicieze pe contestator, pentru că, în nicio variantă, oferta acestuia nu ar putea fi declarată câștigătoare a procedurii. Or, o eventuală înălțurare a ofertei (...) nu satisface un interes al contestatorului, în sensul că nu îi aduce vreun folos practic.”

În același sens s-a pronunțat Consiliul într-o speță similară, prin decizia CNSC nr. 3201/C8/3791, 3885, 3946 din 04.11.2017 fiind reținute următoarele: “Prin urmare, Consiliul respinge ca neîntemeiată și această critică a contestatorului, stabilind că autoritatea contractantă a considerat, în mod corect, că propunerea tehnică a (...) este conformă, din acest punct de vedere.

Având în vedere cele prezentate anterior, respectiv faptul că observațiile referitoare la oferta clasată pe locul 1, în acest moment, aparținând (...), nu au putut fi dovedite, ele fiind respinse ca neîntemeiate, pe cale de consecință, este evidentă lipsa de interes a contestatorului în ceea ce privește criticile aduse ofertantului ocupant al locului 2, în acest moment, respectiv (...), deoarece chiar dacă acestea ar fi întemeiate, posibilitatea ca (...) să se claseze pe locul 1 este înălțurată.”

Pentru toate aceste motive, urmând a aprecia că sunt neîntemeiate criticile societății contestatoare față de oricare dintre ofertele contestate, entitatea contractantă solicită să se constate lipsa de interes a

în promovarea demersului său juridic.

În ceea ce privește îndeplinirea cerinței privind autorizarea RAR a unității servicii pentru autobuzele oferite, entitatea contractantă precizează că potrivit documentației de atribuire publicată în SEAP, cerința privind

autorizatia RAR a atelierului de service a fost formulată astfel: "La ofertare se va prezenta autorizarea RAR a atelierului service".

Entitatea contractantă a ales acest sistem privind autorizarea atelier service pentru a nu îngradi competiția, deoarece aceasta nu deține, în prezent, în parcul propriu autobuze ce îndeplinesc norma legală de poluare E6, nu deține autobuze cu lungimea de 10,7 m și nici de 18,4 m. Datorită acestei situații, nici atelierelor proprii ale entității contractante nu sunt autorizate pentru aceste tipuri de vehicule.

Este contrar principiului transparenței și egalității de tratament ca această cerință să fie extinsă și să fie interpretată în defavoarea ofertanților, astfel cum abuziv înțelege să procedeze societatea contestatoare.

Astfel, în contextul în care nu a fost prevăzută în mod concret în documentația de atribuire o astfel de cerință, [redacted] (ca și ceilalți ofertanți) nu avea obligația ca la data depunerii ofertei, 10.11.2017 să prezinte autorizatie RAR pentru categoria M3, fiind suficientă autorizarea service-ului, fără a fi impusă o anumită categorie.

Autorizarea efectivă a unității service pentru categoriile de autobuze oferite reprezintă o obligație contractuală a furnizorului și se va realiza de către [redacted] în maxim 45 zile de la data semnării contractului, sub sancțiunea aplicării sactiunilor legale și contractuale, inclusiv rezilierea acestuia.

Societatea contestatoare nu a solicitat în perioada clarificărilor informatii privind această cerință iar domeniul M3 la care se face referire este mult prea general și nu acoperă cazul specific al gamei de autobuze ce fac obiectul procedurii de achiziție, respectiv îndeplinirea cerințelor privind norma de poluare EURO 6 și lungimile specifice ale acestor autobuze.

Amenajarea unui service pentru obținerea autorizării se va face prin dotarea cu standuri, dispozitive, SDV-uri specifice pentru norma de poluare E6 și pentru lungimile maxime solicitate prin documentația de atribuire. Atelierelor service pot fi dotate după semnarea contractului cu utilaje specifice, special proiectate și fabricate pentru aceste condiții. Autorizația RAR pentru categoria de vehicule M3 nu este suficientă ținând cont că de regulă, autorizarea se face pentru fiecare tip de autobuz (raportat la caracteristicile și specificațiile tehnice concrete), în caz contrar acestea nu pot fi întreținute și reparate și ar constitui un pericol în circulația rutieră. La momentul actual locațiile de service deținute de achizitor nu sunt autorizate RAR pentru autobuzul cu lungimea de 10,7 m, respectiv 18,4 m pentru care în prezent entitatea contractantă nu dispune de standurile specifice de testare frână, instalații de ridicare, instalații grad de poluare etc. După semnarea contractului entitatea contractantă va asigura prin lucrări de construcții montaj dotarea cu astfel de instalații specifice.

Entitatea contractantă dispune de autorizația RAR pentru autobuzele de 12 m E3 și E4 existente în parcul actual și va întreprinde demersurile necesare pentru extinderea autorizării pentru autobuzele cu grad de poluare E6 și autobuzele de 10,7m și respectiv 18,4m care nu există azi în dotarea municipalității.

Entitatea contractantă nu poate întreprinde demersurile necesare și cheltuirea banilor publici pentru amenajarea necesară decât după semnarea contractului și începerea livrării.

Entitatea contractantă nu va putea face investițiile necesare de amenajare ale unității service pentru respectarea prevederilor privind autovehicule rutiere decât după semnarea contractului.

În ceea ce privește îndeplinirea cerinței privind dimensiunile exterioare ale autobuzului din gama de 10 metri, contestatoarea insistă în a critica modul de împlinire de către ofertantul câștigător a cerinței privind dimensiunile exterioare ale autobuzelor propuse de [redacted] și omologarea acestora.

Astel oferta depusă de [redacted] a conținut de la momentul depunerii, certificatului de omologare pentru autobuzul de 10m, respectiv 10,7m astfel încât oferta a fost declarată conformă.

Informațiile din mediul virtual nu pot fi luate în considerare în cadrul procesului de evaluare a ofertelor.

Niciunul din cei trei ofertanți nu avea obligația să posteze în mediul virtual informații privind autobuzele ce fac obiectul acestei proceduri, din motive ușor de înțeles, respectiv pentru considerentul că un ofertant diligent nu poate furniza publicului larg informații privind oferta sa, ținând cont inclusiv de faptul că aceasta a fost declarată confidențială.

În speță, analizând oferta inițială, comisia de evaluare a constatat existența dosarului de omologare pentru tipurile de autobuze oferite de [redacted]

Prin solicitarea de clarificări nr. 1756.1/06.12.2017, entitatea contractantă a solicitat confirmarea pentru lungimea de 10700 mm care era deja cuprinsă în certificatului de omologare nr. e6*2007/46*0229*00. Prin răspunsul la clarificare s-a confirmat îndeplinirea cerinței privind lungimea maximă a autobuzului din gama de 10 m.

Entitatea contractantă apreciază că prin certificarea europeană se demonstrează îndeplinirea cerinței privind o soluție unitară verificată în practică. Aceasta a fost și logica pentru care entitatea contractantă a solicitat documentație europeană de omologare de tip la ofertă.

În acest context, afirmația contestatoarei conform căreia nu s-au prezentat certificate de omologare conforme în dovedirea cerinței de la Subsecțiunea 6.3.1.A din caietul de sarcini este evident eronată.

Conform cerințelor din documentația de atribuire, asocierea câștigătoare a prezentat dosarul de omologare europeană pentru autobuzele oferite pentru serie de produse și nu pentru prototipuri sau serii mici la care procesul de omologare are alte caracteristici. Verificarea îndeplinirii acestor condiții se realizează și prin cerințele impuse prin fișa de date a achiziției și asocierea a prezentat dovezile necesare privind livrarea de autobuze în ultimii trei ani conform documentației de atribuire.

În ceea ce privește cronologia faptelor la care face referire contestatoarea, aceasta nu are relevanță juridică în contextul evaluării ofertei [redacted] care, prin documentele depuse inițial în ofertă și confirmate prin răspunsurile la solicitările de clarificări, a dovedit îndeplinirea cerințelor privind omologarea autobuzelor la dimensiunile oferite conform limitelor de lungime impuse.

Bazându-se în mod eronat pe o eventuală lipsă a documentelor de omologare, societatea contestatoare concluzionează abuziv că, în mod subsecvent nu ar fi valabile nici documentele referitoare la certificarea

SORT 1. Astfel cum reiese din dosarul achizției publice certificatele atașate la ofertă de către [redacted] corespund cerințelor documentației de atribuire. Contrar interpretării societății contestatoare, documentele depuse de către ofertantul câștigător ca urmare a solicitărilor de clarificări adresate de către comisia de evaluare au avut rolul exclusiv de clarificare/confirmare a modului de îndeplinire a cerințelor documentației de atribuire, fără să poată fi interpretate ca reprezentând o modificare a ofertei în sensul avut în vedere de legiuitor.

Criticele de neconformitate ale ofertei depuse de [redacted] de legiuitor. Astfel, se impune constatarea lipsei de interes a societății contestatoare în a critica oferta clasată pe locul 2 în condițiile în care nu a demonstrat în mod neîndoieabil inadmisibilitatea ofertei câștigătoare.

În ceea ce privește critica vizând eventualele costuri generate de amplasarea atelierului de service a terțului subcontractant [redacted] în afara Bucureștiului (aprox. 40 km), entitatea contractantă precizează că, potrivit documentației de atribuire și clarificărilor la aceasta, toate costurile legate de întreținere și reparatii în perioada de garanție vor fi suportate integral de contractant, inclusiv costurile de transport la și de la service de către furnizor. Rezultă că aceste costuri au fost calculate și incluse în oferta financiară a ofertantului [redacted]

Legislația actuală a achizițiilor sectoriale nu impune entității contractante solicitarea de justificări ale prețurilor ofertei decât exclusiv în situația în care se constată că anumite componente ale propunerii financiare prezintă un caracter neobișnuit de scăzut.

În ceea ce privește cererea de reevaluare a punctajului ofertei clasate pe primele două locuri, entitatea contractantă nu consideră necesară reevaluarea punctajului referitor la consum combustibil TEST SORT 1 pentru oferta câștigătoare deoarece datele sunt emise de laboratoare autorizate UE și, din punct de vedere al comisiei de evaluare, au fost luate în considerare fără a avea competența de a verifica corectitudinea acestora. Rezultatele testelor SORT față de oferta [redacted] și [redacted]

nu pot fi judecate și interpretate de comisia de evaluare deoarece sunt realizate de laboratoare autorizate UE și trebuie luate în considerare așa cum au fost prezentate la ofertă. În cazul în care aceste rezultate ale testelor de laborator vor fi contestate, entitatea contractantă nu poate influența sub nicio formă această activitate. În concluzie, au fost luate în considerare atât pentru contestator cât și pentru ceilalți doi ofertanți buletinele de testare SORT astfel cum au fost prezentate în oferte.

Referitor la certificatele de conformitate COC, entitatea contractantă consideră ca afirmația conform căreia "documentul nu este autentic și nu reprezintă un COC valabil" nu este dovedită în mod indubitabil.

Comisia de evaluare are obligația de a lua în considerare documentele depuse în ofertă, asumate de către ofertant care prin semnarea ofertei certifică veridicitatea acestora. Exclusiv în situația în care se dovedește, că urmare a unor cercetări efectuate de instituții competente, aceste documente nu sunt autentice, emitentul/utilizatorul acestora va suporta rigoriile legii, inclusiv celei penale.

Mai mult, entitatea contractantă dispune de o măsură asiguratorie pentru verificare autenticității documentelor prezentate de ofertanți în sensul în care autobuzele vor fi omologate de RAR în vederea emiterii cărților de identitate iar RAR face parte din circuitul european al autorităților de reglementare al circulației rutiere și are obligația legală de verificare a autenticității documentelor respective.

Referitor la factorul de evaluare nivel de zgomot, buletinele de încercări prezentate privind nivelul de zgomot au fost declarate corespunzătoare de comisia de evaluare, fiind emise de laboratoare atestate UE. Prin clarificările adresate ofertanților s-a stabilit că încercările sunt cele solicitate, respectiv conforme standardelor ISO 1528-2013 sau similare acestora. Entitatea contractantă nu a încălcat principiul tratamentului egal și nediscriminării prevăzute de Legea nr. 99/2016 și a evaluat corectitudinea rezultatelor prezentate în aceste buletine de măsurători.

Conform prevederilor legale standardele solicitate în documentația de atribuire pot avea apelativul "sau echivalent" cu condiția dovedirii compatibilității între cele două standarde. Ofertantul a prezentat document emis de un laborator atestat UE "OPTIPBA TESTING & CERTIFICATION" care a demonstrat echivalența între cele două standarde. Referitor la coeficientul de disponibilitate, acesta este un factor important în asigurarea fiabilității autobuzelor livrate și constituie o clauză penalizatoare în contract.

Conform clauzelor contractuale care fac parte din documentația de atribuire, în ipoteza nerespectării coeficientului de 95% se vor aplica penalități care vor fi facturate la furnizor periodic. Rezultă că factorul de evaluare se bazează pe o clauză contractuală care va fi urmărită pe toată perioada derulării contractului, respectiv 8 ani de la livrarea ultimului autobuz din contract.

În acest context, solicitarea contestată Mercedes de recalculare a punctajelor acordate pentru factorii de evaluare de natură tehnică nu poate fi primită, nefiind bazată pe argumente riguroase. Prin criticile formulate, societatea contestatoare tinde în fapt la o modificare nepermisă a factorilor de evaluare a căror aplicare se bazează pe calculele efectuate cu utilizarea de formule simple, matematice, luând în considerare valori pentru diferiți parametri de natură tehnică care se regăsesc în documente emise de entități autorizate.

În concluzie, acest ofertant contestator nu a fost în măsură să prezinte dovezi, înscrisuri relevante în susținerea solicitărilor sale de reevaluare a ofertelor clasate pe primele două locuri.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 15965/20.04.2018,

formulaază concluzii scrise cu privire la notele scrise formulate de

În ceea ce privește prețurile tardivitate a cererii de intervenție, intervenția precizează că a respectat termenul de 10 zile în care era obligată să formuleze cerere de intervenție, astfel: intrucât contestația a fost publicată în SEAP la data de 14.03.2018, termenul de 10 zile a început să curgă din ziua imediat următoare, respectiv 15.03.2018, urmând să se împlinească pe 24.03.2018, într-o zi de sâmbătă.

Astfel, intrucât ultima zi a termenului a fost o zi nelucrătoare, în temeiul legii, termenul de 10 zile s-a încheiat la ultima oră a următoarei zile lucrătoare, respectiv luni, 26.03.2018.

De asemenea, interveniența invocă tardivitatea formulării unor critici

suplimentare de către [redacted] Astfel, alte argumente decât cele prezentate în cuprinsul contestației

reprezintă o veritabilă încălcare a termenului și a procedurii de contestare a ofertelor, astfel cum este acesta reglementat de Legea nr. 101/2016.

În ceea ce privește nerespectarea cerințelor privind dimensiunile generale constructive și documentația de omologare a autobuzelor,

interveniența susține că deși ulterior deschiderii ofertelor, entitatea contractantă i-a adresat anumite cereri de clarificări/completări, aceasta nu

poate conduce la concluzia că oferta depusă de [redacted] a fost modificată în sensul transformării unei oferte neconforme într-o ofertă conformă.

Așadar, pe de o parte, este firesc ca entitatea contractantă să solicite clarificări/completări după data limită de depunere a ofertelor, intrucât

numai după acest moment poate fi cunoscut conținutul ofertei, entitatea contractantă fiind doar la acest moment în măsură să aprecieze dacă oferta

este completă, dacă sunt necesare și alte documente sau dacă se impune clarificarea anumitor aspecte.

Contrar interpretării date textului de lege mai sus menționat de către [redacted] art. 221 din Legea nr. 99/2016 vizează și ipoteza în care informațiile

și documentele depuse în cadrul ofertelor sunt incomplete sau chiar eronate, oferind posibilitatea entității contractante de a solicita nu numai clarificări,

ci și completări operatorului economic vizat. De altfel, noul pachet legislativ în materia achizițiilor publice emis în

anul 2016 a avut în vedere tocmai flexibilizarea procedurilor de achiziție publice, asigurând cu respectarea principiilor legale aplicabile.

Astfel, entitatea contractantă nu a încălcat în niciun fel legislația solicitând clarificări și completări, inclusiv în privința certificatelor de

omologare, aceasta cu atât mai mult cu cât la data ofertei, [redacted] a inclus în ofertă certificate de omologare aferente autobuzelor.

Mai mult Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 99/2016 (HG nr. 394/2016, art. 133 alin. (1) lit. i) statuază expres că una dintre atribuțiile

comisiei de evaluare în cadrul procedurilor de achiziție publică este de a elabora solicitări de clarificări și/sau completări necesare în vederea evaluării

solicitațiilor de participare și/sau ofertelor. De altfel, respectând principiile tratamentului egal și transparenței,

entitatea contractantă a formulat astfel de solicitări de clarificări și completări și față de ceilalți ofertanți, nu numai față de [redacted]

În ceea ce privește nerespectarea cerinței privind deschiderea liberă a usilor pentru călători, [redacted] se raportează și de această dată exclusiv la

susținerile anterioare ale [redacted] din contestația formulată de aceasta împotriva documentației de atribuire. Într-adevăr, în cadrul acelor susțineri,

a solicitat, motivat, modificarea cerinței ce viza deschiderea liberă a usilor din considerente de ordin practic, însă, autobuzele [redacted] oferite respectă toate cerințele din documentația de atribuire, inclusiv cea prevăzută la secțiunea 6.3.1 din caietul de sarcini.

Astfel, contrar afirmate de către [redacted] prin notele scrise, entitatea contractantă a lămurit acest aspect, cerința [redacted] fiind respinsă. Cu toate acestea, susținerile contestatoarei cu privire la nerespectarea cerințelor privind deschiderea liberă a ușilor sunt complet nefondate, oferta fiind pe deplin conformă inclusiv în ceea ce privește deschiderea liberă a ușilor de 1200 mm pentru toate cele 3 tipuri de autobuze (fără a fi incluse barele de sprijin).

În ceea ce privește nerespectarea cerinței privind autorizarea RAR a atelierului service, entitatea contractantă nu a solicitat expres o autorizare RAR a service-ului specific pentru o anumită categorie de autovehicule, așa cum a solicitat, de exemplu, expres Certificarea de omologare RAR a autovehiculelor pentru categoria M3.

Asadar, acolo unde entitatea a intenționat să prevadă expres o astfel de cerință, a făcut-o.

Or, potrivit art. 143 alin. (3) lit. a) din Normele metodologice de aplicare a Legii 99/1999 o ofertă ar putea fi considerată neconformă în cazul în care oferta "nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini".

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

În ceea ce privește cerința referitoare la materialele utilizate, și sub acest aspect [redacted] a răspuns integral acestor cerințe, dovadă fiind în cadrul propunerii tehnice, că "Materialele utilizate în autobuzele oferite sunt potrivite cerințelor ofertei. Toate documentele aferente menționate mai sus sunt prezentate în anexa 24".

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

În acest sens, [redacted] a depus în cadrul ofertei tehnice documentele justificative din care reiese respectarea cerințelor din caietul de sarcini prevăzute în Secțiunea 3.2.

În plus, pe baza solicitărilor de clarificări/completări transmise de entitatea contractantă, [redacted] a furnizat toate informațiile și documentele solicitate, clarificând astfel orice aspecte care erau neclare la momentul deschiderii ofertelor.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 15958/20.04.2018, [redacted] formulează concluzii scrise la notele scrise depuse de Mercedes.

Referitor la tardivitatea cererii de intervenție, intervenienta reiterează cele menționate anterior în concluziile scrise înregistrate la Consiliu sub nr. 14154/10.04.2018.

Referitor la aspectele privind autorizarea RAR a service-ului, orice cerință impusă de entitatea contractantă trebuie menționată în mod expres și complet în documentația de atribuire. Astfel, în caietul de sarcini nu se solicită expres autorizarea RAR a service-ului pentru categoria M3.

Prin urmare, o ofertă nu poate fi respinsă ca inadmisibilă pe motiv că nu respectă o cerință ce nu a fost expres precizată în documentația de atribuire.

Încearcă, de altfel, să argumenteze că obligația privind omologarea M3 a atelieiului service rezultă doar (implicit) din obiectul achiziției care se referă la autobuze omologate M3.

Așadar, chiar dacă recunoaște implicit că nu există o cerință expresă de a avea o omologare M3 a service-ului.

Faptul că în cererea de intervenție a fost precizat că atelieiului service se află în proces de audit pentru omologarea pe categoria M3, nu face decât să dovedească buna-credință a ofertantului.

În realitate, chiar și în lipsa acestei proceduri, este cert faptul că în documentația de atribuire nu s-a precizat clar și expres ce fel de omologare RAR se solicită, iar în lipsa unei astfel de cerințe, unui ofertant nu i se poate imputa vreo neconformitate.

Activitatea de service este necesară ca o activitate adiacentă, suplimentară, necesară pe parcursul derulării contractului, astfel încât aspectele suplimentare aferente omologării RAR nu pot fi considerate esențiale la momentul depunerii ofertei sau al semnării contractului.

Întrucât omite însă complet faptul că potrivit art. 187 alin. (2) din Legea nr. 99/2016, entitatea contractantă este obligată să solicite înlocuirea unui subcontractant în cazul în care acesta nu are capacitatea tehnică și profesională necesară pentru partea/părțile din contract pe care acesta urmează să le îndeplinească efectiv.

Prin urmare, constatarea unei eventuale nerespectări a cerințelor cu privire la subcontractantul declarat poate duce cel mult la o solicitare de înlocuire a acestuia, și în nici un caz la respingerea întregii oferte depuse.

Referitor la aspectele privind autobuzul din gama de 10 metri, intervenția învederează că prin concluziile scrise, nu aduce argumente suplimentare față de cele menționate prin contestație.

Față de referirea făcută de [redacted] la solicitarea de clarificări nr. 1841.1/20.12.2017, intervenția arată că prin răspunsul său, a precizat expres dimensiunile exacte ale autobuzelor, în cazul autobuzului din gama de 10 m asumându-și expres o dimensiune de 10700 mm.

Certificările de omologare depuse de [redacted] au fost toate certificate tip, iar nu certificate de prototip sau individuale. Prin urmare, susținerile conform cărora autobuzele oferite nu ar respecta cerințele de a fi produs de serie, sunt complet nefondate.

Referitor la faptul că [redacted] nu a declarat drept subcontractant pe producătorul autobuzelor, intervenția susține că însăși argumentarea se constituie într-o dovadă puternică cu privire la faptul că [redacted] a omis declararea producătorului drept subcontractant. În lipsa acestei declarații [redacted] nu poate aduce la îndeplinire contractului.

Astfel, [redacted] recunoaște în mod expres că:

- Producătorul autobuzelor oferite este [redacted],
- Furnizorul produselor (către autoritatea contractantă) este [redacted]

- Ulterior, va vinde produsele (furnizează) către autoritatea contractantă.

Asadar, nu va fi parte a contractului de achiziție publică încheiat de Primăria București, dar va furniza părți / elemente care fac parte din obiectul contractului de achiziție publică (va furniza, de fapt, toate autobuzele). Or, această situație de fapt se încadrează perfect în definiția dată subcontrantului la art. 3 lit. zz) din Legea nr. 99/2016.

Încercă o apărare invocând faptul că a fost declarat drept terț susținător. a fost declarat terț susținător doar pentru experiența similară.

Or, declararea unei entități drept terț susținător nu implică automat declararea acestuia drept subcontrant.

Este evident însă că (oferantului) nu produce autobuzele oferite. Aceste autobuze sunt produse sub marca care le furnizează apoi către a omis însă să declare și ca subcontrant. În lipsa declarațiilor drept subcontrant, nu va putea aduce la îndeplinire contractul.

Noțiunea de terț susținător nu se confundă astfel cu noțiunea de subcontrant. De altfel, atât legislația, cât și fișa de date, solicită DUAE separate pentru subcontrant și terț susținător.

Rezultă astfel că a omis să declare pe drept subcontrant și să depună DUAE pentru acesta, motiv pentru care oferta se impune a fi declarată inacceptabilă de către entitatea contractantă.

În plus, nu respectă cerința de a avea toate autobuzele fabricate de același producător și sub aceeași marcă, cerință expres prevăzută în caietul de sarcini.

Aceasta deoarece chiar în notele scrise recunoaște că autobuzele sunt fabricate în diferite fabrici din Germania, Turcia, Franța (pct. 45 din Notele scrise din data de 04.04.2018).

Or, fabrica din Turcia, Hosdere, unde sunt produse autobuzele este deținută de către societatea , și nu de .

Apărarea pur formală a cu privire la prezentarea certificatelor de conformitate nu poate conduce la concluzia că este singurul producător al celor trei tipuri de autobuze, întrucât rezultă cu certitudine că entitățile care produc realmente autobuzele sunt diferite.

Or, scopul cerinței din caietul de sarcini ca autobuzele să aibă același producător este tocmai de a asigura soluții și produse unitare, astfel încât autobuzele să nu provină din locații diferite.

Prin adresa nr. 629.1/26.04.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 17070/27.04.2018, MUNICIPIUL BUCUREȘTI formulează concluzii scrise, în care învederează că documentația de atribuire, alcătuită din fișa de date, caietul de sarcini, formularele necesare și modelul contractului de furnizare, odată publicată în SEAP, toate prevederile acesteia și-au consolidat forța obligatorie atât pentru operatorii economici participanți la procedura de atribuire, cât și pentru autoritatea contractantă, acestea fiind în sensul

prevederilor art. 88 din Legea nr. 99/2016, coroborate cu cele ale art. 129 din HG nr. 394/2016, cu modificările și completările ulterioare

În aceste condiții, entitatea contractantă nu are dreptul de a reinterpretă documentația de atribuire, obligatorie atât pentru operatorii economici, cât și pentru aceasta, atribuțiile comisiei de evaluare statuate la art. 133 alin. (1) din HG nr. 394/2016, cu modificările și completările ulterioare, fiind exercitate în limitele trasate în documentația de atribuire publicată în SEAP și a clarificărilor ulterioare, aspect ce a condus la stabilirea rezultatului procedurii cu respectarea dispozițiilor legale în materie.

Cu privire la acest aspect, prin Decizia nr. 1705/C8/1511 din 06.06.2014, CNSC a reținut următoarele:

„De asemenea, Consiliul reține că analiza ofertei se realizează exclusiv la conținutul documentației de atribuire, fără posibilitatea de a reinterpretă prevederi ale acesteia și analiza ofertei în consecință”.

Fiind investită cu o cerere similară, Curtea de Apel Alba Iulia - Secția de contencios administrativ și fiscal, a reținut în cuprinsul Deciziei nr. 668 din 13 februarie 2012 următoarele:

„Este adevărat că, potrivit art. 201 din ordonanță, autoritatea are dreptul de a solicita clarificări sau completări ale cerințelor stabilite prin criteriile de calificare și selecție sau pentru a demonstra conformitatea ofertei cu cerințele solicitate, însă, astfel cum a reținut și Consiliul, acest articol nu îi dă dreptul să solicite participanților la procedură prezentarea unor documente care exced documentației de atribuire, în măsură să le creeze acestora o situație dezavantajoasă în raport cu ceilalți participanți. Or, procedând astfel, autoritatea contractantă a încălcat principiul egalității de tratament.”

În lumina celor mai sus arătate, niciuna dintre criticile aduse rezultatului procedurii nu este întemeiată, entitatea contractantă învederând următoarele aspecte:

1. Contestația formulată de [redacted] este nefondată.

- Referitor la pretinsa nerespectare de către ofertantul desemnat câștigător a cerințelor privind dimensiunile generale constructive ale autobuzului și documentația de omologare a autobuzelor, Contrar celor susținute de autoarea contestației și potrivit celor arătate atât prin punctul de vedere, cât și prin concluziile anterioare, îndeplinirea cerinței privind dimensiunile autobuzelor a fost făcută de [redacted] prin prezentarea certificatelor de omologare, iar nu prin schițe sau desene. Astfel, la data depunerii ofertei, [redacted] a depus documentele de omologare pentru cele 3 game de autobuze oferate, respectiv:

- Oferta tehnică 1. Documentul e11 *2007/46*3583 * 02 pentru autobuzele din gama de 18m.

- Oferta tehnică 1. Documentul e6*2007/46*0229*00, pentru autobuzele din gama de 10m și 12m,

documente din care rezultă dimensiunile maxime conform cerințelor caietului de sarcini, inclusiv faptul că produsele oferate sunt omologate.

Întrucât în documentele de omologare au fost prezentate 2 versiuni de lungimi pentru autobuzul din gama de 18m, respectiv 18000mm și 18750mm, comisia de evaluare, în temeiul art. 133 alin. (1) lit. i) din HG nr. 394/2016, a solicitat clarificarea acestor aspecte, demers care nu a fost de natură să creeze un anumit avantaj ofertantului câștigător. Aceeași situație a fost sesizată și pentru autobuzul din gama de 10m, respectiv 10770 mm și 10700 mm. Concluzia care trebuie reținută este că, pentru autobuzele oferite (18000 mm, respectiv 10700 mm), certificatele de omologare au fost depuse încă din oferta inițială, iar prin clarificările transmise [redacted] desemnată câștigătoare a lămurit neclaritățile comisiei de evaluare, fără ca prin aceasta să se interpreteze că a procedat la modificarea propunerii tehnice.

Mai mult, solicitări de clarificări au fost adresate în mod egal și celorlalți ofertanți în procedura de atribuire, astfel că nu poate fi pusă la îndoială imparțialitatea comisiei de evaluare din această perspectivă.

- Referitor pretinsa nerespectare a cerinței privind deschiderea liberă a uşilor pentru călători,

Nefondate sunt și criticile privind deschiderea liberă a uşilor pentru călători, prin înscrierile anexate atât punctului de vedere la contestație, cât și concluziilor scrise, demonstrând modalitatea în care [redacted] desemnată câștigătoare a îndeplinit cerințele stabilite prin caietul de sarcini.

Nici de această dată, ca de altfel întreaga critică adusă ofertantului desemnat câștigător, nu aduce argumente concrete privind pretinsa nelegalitate a deciziei entității contractante, cu toate că o astfel de obligație îi incumbă în aplicarea dispozițiilor art. 10 lit. f) din Legea nr. 101/2016.

- Referitor la critica vizând nerespectarea cerinței privind autorizarea R.A.R., a ateliului service,

Conform cerinței din caietul de sarcini de la Capitolul 2 - Cerințe tehnice eliminatorii - pct. 32 este prevăzut că la ofertare se va prezenta autorizarea R.A.R. a ateliului service.

După cum lesne se poate observa, entitatea contractantă nu a precizat tipul autovehiculului pentru care se solicită prezentarea autorizării R.A.R. a ateliului service în documentația de atribuire - caietul de sarcini.

Drept urmare, în situația în care comisia de evaluare ar fi impus ofertanților prezentarea autorizării RAR pentru categoria M3, atunci ar fi procedat la reinterpretarea documentației de atribuire, atitudine interzisă de legislația în domeniul achizițiilor publice.

În aceste condiții, în funcție de tipul autobuzului ce va fi livrat și omologat la RAR, furnizorul este obligat să obțină extinderea autorizării RAR a service-ului pentru acel tip de autovehicul. De altfel, în acest sens a fost și cerința din documentația de atribuire la care face referire societatea contestatoare prin concluziile scrise nr. 04-888 din 10.04.2018, potrivit căreia furnizorul, iar nu ofertantul, va realiza asistența tehnică până la obținerea de către entitatea desemnată de achizitor a licențierii RAR pentru activitățile de service pentru autobuzul oferit. În modalitatea în care a fost stabilită cerința din caietul de sarcini, aceasta privește derularea contractului de achiziție sectorială, iar nu conformitatea ofertelor, fiind restrictivă

impunerea unei cerințe în caietul de sarcini în sensul autorizării serviciului pentru tipul de autobuz oferit înainte de atribuirea contractului. Că entitatea contractantă nu a solicitat prin documentația de atribuire autorizare RAR pentru servicii rezultă și din faptul că, prin aceeași documentație, a fost impusă condiția ca autobuzul să fie omologat/certificat R.A.R. și a fost acordat un termen de 45 de zile de la semnarea contractului pentru această activitate. După obținerea autorizării certificării pentru autobuz, conform legislației naționale (RNTR 9) și internaționale, ofertantul declarat câștigător este obligat să obțină autorizarea R.A.R. a serviciului pentru cele 3 game de autobuze oferite, aceasta reprezentând, o cerință privind modul de derulare a contractului de achiziție sectorială, iar nu una care privește evaluarea tehnică.

Aspectul că [redacted] nu a prezentat autorizatie RAR a serviciului pentru categoria M3, coroborat cu obligatia acestuia de a prezenta respectiva autorizatie ulterioar semnării contractului, în niciun caz nu trebuie interpretat în sensul că i s-a creat un avantaj concurențial, cum în mod eronat susține prin concluziile scrise societatea contestatoare, în condițiile în care Asociera câștigătoare a respectat prevederile minime ale documentației de atribuire. De altfel, decizia comisiei de evaluare a fost în sensul respectării practicii europene, potrivit căreia principiile egalității de tratament și al transparenței trebuie interpretate în sensul că se opun excluderii unui operator economic de la o procedură de atribuire a unui contract de achiziții publice în cazul nerespectării de către acesta a unei obligații care nu rezultă expres din documentația de atribuire.

- Referitor la cerința prevăzută de secțiune 3.2 din caietul de sarcini - condiții mecanice,

Pentru a solicita admiterea contestației, [redacted] susține prin concluziile scrise din 10.04.2018 ca Asociera desemnată câștigătoare nu a depus testul SORT pentru autobuzele oferite care pretind că întrunesc dimensiunile prevăzute de documentația de atribuire, iar autoritatea contractantă trebuia să puncteze cu "0" factorul de evaluare 2.3 Consum mediu de carburant l/100km".

Astfel de afirmații sunt nefondate și trebuie respinse în consecință, dat fiind că [redacted] a prezentat odată cu oferta toate documentele necesare îndeplinirii cerinței privind testul SORT pentru autobuzele oferite. Contrar celor arătate de societatea contestatoare prin concluziile scrise din 10.04.2018, demersul comisiei de evaluare de a solicita clarificări a fost în sensul celor reglementate la art. 221 din Legea nr. 99/2016, înscrișurile prezentate ulterior de [redacted] câștigătoare având rolul de clarificare și confirmare a informațiilor existente inițial în ofertă, nefiind susceptibile de a produce un avantaj în raport cu ceilalți participanți la procedura de atribuire.

- Cât privește modalitatea de aplicare a factorilor de evaluare, Metodologia de calcul a factorilor de evaluare a fost publicată în SEAP, iar formulele de calcul au fost aplicate pentru toate cele 3 oferte în mod obiectiv.

fiind considerate ca fiind concludente inclusiv de experții cooperați, cadre didactice renumite pentru expertiza deținută. Având rol de confirmare a informațiilor existente inițial în ofertă și nefiind susceptibile de a produce un avantaj incorect în raport cu ceilalți participanți la procedura de atribuire, în niciun caz nu se poate reține că în activitatea de evaluare a ofertelor a fost încălcat principiul tratamentului egal;

- Referitor la punctajul ofertei desemnate câștigătoare, acesta a fost stabilit pe baza datelor emise de laboratorul autorizat UE, astfel că exista obligația în sarcina comisiei de evaluare de a le lua în considerare așa cum au fost prezentate în ofertă;

- Cu privire la pretinsa încălcare a principiului transparenței - entitatea contractantă a respectat în mod riguros dispozițiile legale privind protejarea informațiilor declarate de ofertanți ca fiind confidentiale, legiuitorul însuși înțelegând să stabilească anumite excepții de la aplicarea principiului transparenței în situațiile în care s-ar aduce atingere gravă interesului public/intereselor operatorilor economici prin afectarea liberei concurențe.

11.2 Criticile aduse [redacted] sunt

nefondate:

- În principal, se impune constatarea lipsei de interes a societății contestatoare în a critica oferta clasată pe locul 2, în măsura în care Consiliul reține legalitatea deciziei entității contractante privind oferta câștigătoare;

- Contrar celor susținute de societatea contestatoare, cu luarea în considerare a cerințelor din documentația de atribuire, potrivit cărora toate costurile legate de întreținere și reparații în perioada de garanție vor fi suportate integral de contractant, inclusiv costurile de transport la și de la servicii de către furnizor, [redacted] similar celorlalți participanți la procedură, a calculat și inclus în propunerea financiară costurile generate de amplasarea atelierului de servicii a terțului subcontractant [redacted] în afara Bucureștiului;

- Referitor la punctajul ofertei [redacted] acesta a fost stabilit pe baza datelor emise de laboratorul autorizat UE, astfel că exista obligația în sarcina comisiei de evaluare de a le lua în considerare așa cum au fost prezentate în ofertă;

- Nefondate și nedovedite sunt și afirmațiile privind certificatele de conformitate CoC, cu atât mai mult cu cât comisia de evaluare are obligația de a lua în considerare documentele depuse în ofertă, asumate de către ofertant, fără a avea competențe în ceea ce privește verificarea autenticității documentelor prezentate în ofertă;

- Factorul de evaluare nivel de zgomot - la acordarea punctajului comisia de evaluare a ținut cont de documentele echivalente reprezentând buletine de încercări emise de laboratoare atestate UE, fiind făcută, astfel, aplicabilitatea prevederilor legale potrivit cărora standardele solicitate în documentația de atribuire pot avea apelativul "sau echivalent", cu condiția dovedirii compatibilității între cele două standarde. Ofertantul [redacted] a prezentat document emis de un laborator atestat UE "OPTIPA TESTING & CERTIFICATION" care a demonstrat echivalența cu standardul din documentația de atribuire;

pentru factorii de evaluare de natură tehnică nu poate fi primită, nefiind întemeiată pe argumente riguroase. Prin criticile formulate, societatea contestatoare tinde, în fapt, la o modificare nepermisă a factorilor de evaluare a căror aplicare se întemeiază pe calculele efectuate cu utilizarea de formule simple, matematice, luând în considerare valori pentru diferiți parametri de natură tehnică care regăsesc în documente emise de entități autorizate.

La soluționarea contestațiilor care fac obiect dosarului de referință se impune admiterea în tot a cererii de intervenție formulate de [redacted] și în parte a celei depuse de [redacted] cu consecința respingerii ca inadmisibile a criticilor aduse de Asocieria câștigătoare oftelor clasate pe locul al II-lea și al III-lea.

Conform conținutului cererilor de intervenție formulate de [redacted] trebuie avut în vedere caracterul acestora de cereri accesorii în interesul autorității în vedere caracterul acestora de cereri accesorii în interesul autorității contractante. Drept urmare, în condițiile în care prin cererile formulate nu este pretins un drept/pretenție propriu/proprie, orice critici aduse celorlalți participanți la procedură sunt inadmisibile, dat fiind că intervențiu accesorii sprijină numai apărarea uneia dintre părți, iar activitatea acestuia este limitată la săvârșirea numai a actelor care nu contravin interesului părții în favoarea căreia a intervenit.

În sensul celor de mai sus s-a pronunțat Consiliul prin decizia nr. 686/C10/371.412 din 30.03.2017, reținând că: *"în ceea ce privește criticile intervenientului (...) referitoare la ofertele celor doi operatori economici contestatori, acestea nu pot fi reținute, fiind inadmisibile pe calea intervenției. În acest sens, este de reținut că potrivit art. 26 din Legea nr. 101/2016, Consiliul examinează din punct de vedere al legalității actul atacat, în cuprinsul cărui nu se regăsesc aspecte invocate de intervenient privind ofertele depuse de cei doi contestatori."*

Analizând documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarele: **MUNICIPUL BUCUREȘTI**, în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura de licitație deschisă online privind atribuirea acordului cadru de furnizare având ca obiect "Achiziție 400 autobuze urbane". În acest sens a elaborat documentația de atribuire aferentă și a publicat în SEAP anunțul de participare nr. 178152/18.08.2017, valoarea estimată a procedurii fiind de 510.488.400 lei.

Ca urmare a publicării documentației de atribuire în SEAP, au fost depuse la Consiliu 10 contestații vizând documentația de atribuire, care au fost soluționate prin decizia nr. 2781/C7/3213/3229/3266/3275/3297/3341/3389/3410/3506/3522 din 24.10.2017, prin care s-au admis o serie de critici cu privire la prevederile acesteia, cele mai multe fiind respinse. Pe parcursul prezentei decizii, respectivul act va fi numit "decizia anterioară a Consiliului".

În cadrul procedurii de atribuire au fost depuse 4 oferte, iar în urma evaluării formularului DUA, oferta [redacted] a fost respinsă

ca inacceptabilă, pe motiv că nu și-a asumat clauzele contractuale în întregime. Cele 3 oferte rămase în competiție sunt cele ale părților din prezenta cauză, respectiv, în ordinea punctajului obținut, [REDACTED], [REDACTED] și [REDACTED].

(denumită în continuare [REDACTED])
 (denumită în continuare [REDACTED])
 (denumită în continuare [REDACTED])
 Potrivit documentelor procedurii, punctajul obținut de cei 3 operatori economici este următorul:

Nr. crt.	Ofertant	Punctaj factor de evaluare "Calitate oferte"	Punctaj factor de evaluare "Prețuri"	Punctaj factor de evaluare total	Clasament
1	Asocieria OTOKAR EUROPE SAS - OTOKAR OTOMOTIV VE SAVUNMA SANAYI A.S.	44,91	49,15	94,06	Locul 1
2	KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S	43,93	50	93,93	Locul 2
3	MERCEDES BENZ ROMANIA S.R.L	47,57	45,95	93,52	Locul 3

Ca urmare a comunicării rezultatului procedurii, au formulat contestații ofertanții clasati pe locurile 2 și 3, respectiv [REDACTED].

[REDACTED] a criticat oferta câștigătoare sub aspectul conformității acesteia și sub aspectul calculului aferent punctajului tehnic, dar și modalitatea în care autoritatea contractantă i-a stabilit propriul punctaj la criteriul tehnic, iar ofertantul [REDACTED] a criticat primele două oferte clasate înaintea sa, de asemenea sub aspectul conformității acestora, modul de acordare a punctajului și prețului neobținut de scăzut al ofertei [REDACTED].

În urma formulării celor două contestații, s-au formulat cereri de intervenție după cum urmează:

[REDACTED] a formulat cerere de intervenție în contradictoriu cu [REDACTED] în care solicită

- admiterea în parte a contestației formulată de către [REDACTED] numai sub aspectul constatării neconformității ofertei depuse de ofertantul declarat câștigător și a reevaluării punctajului acordat ofertantului declarat câștigător,

- respingerea contestației sub aspectul constatării neconformității ofertei și a recalculării punctajului ofertei, cu consecința scaderii acestuia astfel încât oferta depusă de contestatoarele să fie declarată câștigătoare,

- respingerea contestației sub aspectul reevaluării ofertei depuse de [REDACTED].

contradictoriu cu [REDACTED] în care solicită:

- admiterea în principiu și pe fond a cererii de intervenție și, pe cale de consecință, respingerea contestației formulate de către [redacted] ca neîntemeiată,

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

• [redacted] și [redacted], în [redacted] contradictoriu cu [redacted] în care solicită:

- admiterea în principiu și pe fond a cererii de intervenție și, pe cale de consecință respingerea contestației formulate de către [redacted] ca neîntemeiată și nemotivată în ceea ce privește decizia de declarare a ofertei [redacted] drept admisibilă și câștigătoare, - în subsidiar, să se constate că ofertele depuse de către [redacted] și de [redacted] sunt inacceptabile și neconforme, iar în măsura în care Consiliul va constata motive de inadmisibilitate pentru toate ofertele depuse în procedură, să dispună obligarea entității contractante la anularea procedurii de atribuire.

Având a se pronunța asupra admisibilității în principiu a cererii de intervenție formulate de [redacted] în contradictoriu cu [redacted] în ceea ce privește cererea de intervenție formulată de [redacted] în art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, având în vedere că entitatea contractantă a postat în SEAP contestația sa în data de 14.03.2018, iar intervenția trebuia depusă cel mai târziu în data de 24.03.2018.

Consiliul va respinge excepția invocată de contestatoare, având în vedere că data de 24 martie, dată când s-ar fi împlinit termenul, a fost într-o zi nelucrătoare (sâmbătă). În același timp, intervenienta a depus cererea sa de intervenție la oficiul poștal, în data de 26.03.2018 (juni), cu respectarea dispozițiilor art. 181 alin. (2) din codul de procedură civilă: „Când ultima zi a unui termen cade într-o zi nelucrătoare, termenul se prelungeste până în prima zi lucrătoare care urmează”. De asemenea, potrivit art. 183 din codul de procedură civilă, „(1) Actul de procedură depus înăuntrul termenului prevăzut de lege prin scrisoare recomandată la oficiul poștal sau depus la un serviciu de curierat rapid ori la un serviciu specializat de comunicare este socotit a fi făcut în termen”. Astfel cum se poate observa pe plicul de transmitere a cererii de intervenție, acesta a fost depus la Oficiul poștal 39 București, cu VA09983450057/26.03.2018, fiind înregistrată la Consiliu cu 12552/28.03.2018. Prin urmare, cererea de intervenție a fost

depusă cu respectarea termenului de 10 zile prevăzut la art. 17 alin. (3) din
Legea nr. 101/2016.

În ceea ce privește admisibilitatea în principiu a cererii de intervenție,
Consiliul reține că [redacted] în calitate de câștigătoare a procedurii, are
interesul păstrării în totalitate a rezultatului procedurii. În ceea ce privește
capătul de cerere subsidiar, respectiv în situația admiterii contestației, să se
constate că oferta depusă de [redacted] este inacceptabilă și neconformă,
Consiliul reține că și acest capăt de cerere ar fi admisibil, în situația admiterii
contestăției, dar condiționat de constatarea inadmisibilității tuturor ofertelor,
întrucât doar în situația anulării procedurii interveniența ar justifica un
interes, respectiv anularea procedurii, în vederea organizării unei noi. Prin
urmare, Consiliul va admite, în principiu, cererea de intervenție ca
intervenție principală, în temeiul art. 62 și 64 din codul de procedură civilă.
În ceea ce privește cererea de intervenție formulată de [redacted] în
contradictoriu cu [redacted], și această contestație invocă tardivitatea
cererii de intervenție.

Consiliul reține că situația acestei cereri de intervenție este identică
celel anterioare, și această cerere fiind depusă la același oficiu poștal, cu
scrisoarea VA09983450047/26.03.2018, fiind înregistrată la Consiliu cu
12556/28.03.2018. Cum contestația a fost postată în SEAP în data de
15.03.2018, termenul maxim împlinindu-se în data de 25.03.2018,
duminică, depunerea contestației la oficiul poștal în data de 26.03.2018
respectă termenul de depunere a cererii de intervenție, motivele fiind
similare celor invocate cu ocazia analizării cererii precedente.

Entitatea contractantă invocă excepția lipsei de interes a [redacted] și a
[redacted] arătând că, în condițiile în care evaluarea ofertei câștigătoare s-a
realizat corect, contestațiile sunt lipsite de interes. Consiliul va respinge
excepția invocată, întrucât modalitatea în care entitatea contractantă o
motivează vizează fondul cauzei, impunând analiza pe fond a celor două
contestății.

O altă chestiune prealabilă se referă la formularea, cu ocazia
numeroaselor concluzii și note scrise, a unor critici noi. Consiliul le va lua în
considerare și le va analiza doar în măsura în care dezvoltă aspecte invocate
în contestațiile inițiale, precedate de notificări prealabile și în măsura în care
privesc modalitatea de acordare a punctajului, luând în considerare că
autoritatea contractantă nu a permis studiul documentelor de evaluare.
restul criticilor care nu au făcut obiectul notificărilor prealabile și al
contestățiilor inițiale vor fi respinse ca inadmisibile.

Alte chestiuni prealabile invocate de cele două contestații se referă
la încălcarea principiului transparenței de către autoritatea contractantă,
care nu le-a permis studierea ofertei câștigătoare, dar nici accesul la
procesele verbale de evaluare a propunerilor tehnice, nefiind comunicat nici
chiar propriul punctaj obținut.

În ceea ce privește criticile legate de refuzul punerii la dispoziție a
documentelor din propunerea tehnică a ofertantei câștigătoare, [redacted]
reține ca fiind relevante următoarele dispoziții ale legislației românești și
europene:

- Art. 231 din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile
sectoriale „(1) Entitatea contractantă are obligația de a întocmi dosarul

achiziției sectoriale pentru fiecare contract sectorial/acord-cadru încheiat, respectiv pentru fiecare sistem dinamic de achiziții lansat.

(4) Ulterior finalizării procedurii de atribuire, dosarul achiziției sectoriale are caracter de document public.

(5) Accesul persoanelor la dosarul achiziției sectoriale potrivit alin. (4) se realizează cu respectarea termenelor și procedurilor prevăzute de reglementările legale privind accesul la informațiile de interes public și nu poate fi restricționat decât în măsura în care aceste informații sunt confidențiale, clasificate sau protejate de un drept de proprietate intelectuală, potrivit legii.

(6) Prin excepție de la prevederile alin. (5), după comunicarea rezultatului procedurii de atribuire, entitatea contractantă este obligată să permită, la cerere, într-un termen care nu poate depăși o zi lucrătoare de la data primirii cererii, accesul neîngrădit al oricărui ofertant/candidat la raportul procedurii de atribuire, precum și la informațiile din cadrul documentelor de calificare, propunerilor tehnice și/sau financiare care nu au fost declarate de către ofertanți ca fiind confidențiale, clasificate sau protejate de un drept de proprietate intelectuală".

- DIRECTIVA 2014/25/UE privind achizițiile publice, art. 39 – "(1) Cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezenta directivă sau în legislația națională sub incidența căreia intră entitatea contractantă, în special legislația privind accesul la informații și fără a aduce atingere obligățiilor legate de publicitatea contractelor atribuite și de informațiile pentru candidați și ofertanți prevăzute la articolele 70 și 75, entitatea contractantă nu dezvăluie informațiile transmise de operatorii economici și desemnate de aceștia ca fiind confidențiale, inclusiv, dar fără a se limita la acestea, secrete tehnice sau comerciale și aspectele confidențiale ale ofertelor".

Asadar, legislațiile națională și europeană impun autorității contractante să nu dezvăluie informațiile transmise de către operatorii economici și desemnate de aceștia ca fiind confidențiale. Consiliul nu poate ignora, în prezenta cauză, declarațiile de confidențialitate ale ofertanților, domeniul în care acștia acționează fiind unii competitiv, în care inovația și know-how-ul sunt întotdeauna prezente. Din documentele respective fac parte schițe și descrieri ale vehiculelor, elementele care le diferențiază de alte mașini ale concurenților, deci Consiliul, ca și autoritatea contractantă, este ținut a le proteja. Nu în ultimul rând, Consiliul reține că toți ofertanții părți în prezenta cauză au depus declarații de confidențialitate, unii pentru un număr mai mare de documente, alții pentru un număr mai mic, deci și din punct de vedere moral, nu pot pretinde vizualizarea ofertei competitorului său, în condițiile în care, la rândul său, solicită protejarea confidențialității propriiei oferte sau a unor părți ale acesteia.

În ceea ce privește, însă, documentele entității contractante, întocmite de comisia de evaluare, experții cooptați, actele de numire a comisiei de evaluare și orice acte legate de prezenta procedură, acestea au fost puse la dispoziția părților cauzei de către Consiliu, fiind studiate de fiecare în parte, fiind depuse concluzii scrise. Consiliul reține că refuzul autorității de a pune la dispoziția părților anexele referitoare la modul de acordare a punctajului

provine din interpretarea eronată a dispozițiilor art. 228 alin. (7) din Legea nr. 99/2016, nefiind dovedită incidența ipotezelor prevăzute la litera a) și b) ale articolului respectiv.

Potrivit art. 1 din Legea nr. 554/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public, „Accesul liber și neîngrădit al persoanei la orice informații de interes public, definite astfel prin prezenta lege, constituie unii dintre principiile fundamentale ale relațiilor dintre persoane și autoritățile publice, în conformitate cu Constituția României și cu documentele internaționale ratificate de Parlamentul României”.

De asemenea, dispozițiile art. 228 din Legea nr. 99/2016 stabilesc că „(1) Entitatea contractantă informează fiecare candidat/ofertant cu privire la deciziile luate în ceea ce privește rezultatul selecției, rezultatul procedurii, respectiv atribuirea/incheierea contractului de achiziție publică/acordului-cadru sau admiterea într-un sistem dinamic de achiziții, inclusiv cu privire la motivele care stau la baza oricărei decizii de a nu atribui un contract, de a nu încheia un acord-cadru, de a nu implementa un sistem dinamic de achiziții ori de a relua procedura de atribuire, cât mai curând posibil, dar nu mai târziu de 5 zile de la emiterea deciziilor respective.

(2) În cadrul comunicării privind rezultatul procedurii prevăzute la alin. (1), entitatea contractantă are obligația de a cuprinde: (...)

(c) 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;

(...)

(7) Entitatea contractantă are dreptul de a nu comunica anumite informații prevăzute la alin. (1) și (2) privind atribuirea contractului sectorial, încheierea acordului-cadru sau admiterea într-un sistem dinamic de achiziții, în situația în care dezvăluirea acestora:

a) ar împiedica aplicarea unor dispoziții legale sau ar fi contrară interesului public;

b) ar aduce atingere intereselor comerciale legitime ale unui operator economic, publice sau private sau ar putea aduce atingere concurenței loiale între operatorii economici”.

Cum factorii de evaluare nu presupun elemente de tehnicitate înaltă, know-how, ci date generale, legate de consum, puterea motorului, masă, nivel de zgomot, confort, capacitate de transport, date de interes nu numai pentru ofertanții din prezenta procedură, dar și pentru fiecare utilizator de transport în comun din București, Consiliul reține că nu există niciun motiv a secretizării obținut de propria ofertă, dar și de ofertanta câștigătoare. Întrucât ofertanții au avut acces la dosarul achiziției publice întocmit de autoritatea contractantă, depunând concluziile lor, Consiliul reține că lipsa comunicării informațiilor respective de către autoritatea contractantă a fost acoperită.

Consiliul mai reține că inițial, autoritatea contractantă a prezentat dosarul achiziției publice într-o manieră dozordonată, fără a se respecta

cronologia actelor, aspect care ar fi îngreunat excesiv activitatea de soluționare a contestațiilor, existând riscul omiterii unor documente relevante în soluționare, dar acest aspect a fost remediat ulterior, în urma solicitării Consiliului, documentele fiind transmise cronologic, însoțite de opis și numerotate, aspect care este de natură a lămuri organul de soluționare cu privire la respectarea principiului transparenței. Consiliul mai reține că fiecare dintre părți a avut posibilitatea studierii dosarului și formulării de concluzii.

Prin urmare, ofertanții au analizat, la Consiliu, informațiile referitoare la punctaj, contestația formulând o serie de critici cu privire la punctajul acordat. Contestația a primit copii ale procesului verbal de evaluare nr. 9/17.01.2018, iar prin adresa nr. 03-822/30.03.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 13086/02.04.2018, a formulat critici cu privire la punctajul propriu obținut, dar și cu privire la oferta câștigătoare, solicitând Consiliului să verifice maniera în care autoritatea contractantă a aplicat algoritmul de calcul. Aceasta fiind situația de fapt, rezultă că ofertanții au luat cunoștință de modalitatea în care entitatea a evaluat ofertele, deci aprecierea greșită a autorității cu privire la necomunicarea punctajului obținut (în ipoteza în care comunicarea datelor respective nu aduce atingere intereselor comerciale legitime ale unui operator economic, publice sau private sau ar putea aduce atingere concurenței loiale între operatorii economici), nu vatămă pe ofertanți.

Înainte de a trece la analiza pe fond a celor două contestații, Consiliul observă importanța deosebită a acesteia pentru comunitatea beneficiară a investiției, fiind una dintre cele mai mari proceduri având ca obiect furnizarea de mașini. În același timp, se remarcă și complexitatea factorilor de evaluare, a formulelor de calcul al punctajului, necriticate de niciun operator economic. Prin urmare, criteriul de atribuire, așa cum a fost stabilit în documentație, este unicul care se aplică în stabilirea câștigătoarei procedurii, fiind lipsit de relevanță dacă unul dintre ofertanți are prețuri mai mici sau mai mare sau dacă a obținut cel mai mare punctaj la factorul referitor la calitatea produselor.

În ceea ce privește stabilirea punctajului pentru factorul de evaluare „prețul ofertei”, punctajul obținut de ofertanți a fost calculat conform formulei $Pctj(1) \cdot n = (\text{Pret minim} / \text{Prețul ofertei}) \times 50 \text{ puncte}$ unde: - Preț minim = este prețul cel mai mic dintre ofertele prezentate; - Prețul ofertei n.

În ceea ce privește prețurile celor 3 ofertanți, acestea sunt următoarele:

Nr. crt.	Ofertant	Prețul ofertei	Punctaj factor de evaluare "Prețul ofertei"
1	KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S	450.271.970 lei	50
2	Asociera OTOGAR EUROPE SAS - OTOGAR	458.100.826 lei	49,15

3	OTOMOTIV VE SAVUNMA SANAYI A.S	MERCEDES BENZ	489.914.122 lei	45,95
---	-----------------------------------	------------------	-----------------	-------

Astfel cum arată punctajul obținut la acest criteriu de atribuire, Consiliul reține că diferența de preț între [redacted] este de 7.828.856 lei, diferență care, deși pare una importantă, aplicând algoritmul de calcul îi aduce ofertantei cu cel mai scăzut preț doar 0,85 puncte, diferența dintre [redacted] este de 39.642.152 lei, aducându-i un punctaj în plus de 4,05 puncte, iar diferența dintre [redacted] este de 31.813.296 lei, aducându-i cu cel de-al doilea preț în clasament un plus de 4,20 puncte față de oferta de pe ultimul loc la acest criteriu.

În ceea ce privește factorul de evaluare „calitate”, după cum rezultă din primul tabel, [redacted] a obținut cel mai mare punctaj, respectiv 47,57 puncte, [redacted] a obținut 44,91 puncte, iar [redacted] a obținut 43,93 puncte, rezultând un clasament deosebit de strâns între cei 3 ofertanți.

Criteriul de atribuire și metodologia de calcul nefiind contestate de operator, aceștia nu se pot plânge, în acest moment, de rezultatul obținut ca urmare a aplicării regulilor cunoscute de toți operatorii. De asemenea, operatorii nu se mai pot plânge, în acest moment, de documentația de atribuire și nu pot pretinde adăugarea unor dispoziții interpretative ale acesteia, documentația de atribuire astfel cum a fost clarificată și modificată de autoritate și de Consiliu cuprinzând regulile exhaustive în baza cărora sunt evaluați toți operatorii economici participanți în procedură.

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

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

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

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

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

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

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

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

Se observă, asadar, din analiza modului de distribuție a punctajului, că primii 10 factori de evaluare sunt obiectivi, matematici, iar ultimii 4 bazându-se pe declarația (angajamentul ferm al) ofertantului, urmărirea respectării acestei părți din ofertă revinând autorității contractante în perioada de implementare a acordului cadru. Stabilirea în această manieră a celor 4 factori de evaluare nu este unică în peisajul achizițiilor publice, existând multe alte situații în care, la momentul depunerii ofertei, punctajul se bazează pe declarația ofertantului, cum ar fi: termenul de execuție a lucrărilor, perioada de garanție acordată lucrărilor, termenul de intervenție în caz de avarie, numărul de locuri de muncă create, cantitatea de noxe emisă în atmosferă, cantitatea de deșeuri reciclată etc, aspecte care urmează a fi observate pe perioada implementării contractelor. Nu se pune problema că asemenea factori ar fi lăsați doar la libera apreciere a unui ofertant, existând elemente de verificare obiectivă a lor de către autoritatea contractantă.

Așa cum s-a arătat și mai sus, acești factori nefiind contestați în etapa documentației de atribuire, părțile nu pot ridica pretenții și nu se pot arăta nemulțumite de maniera de apreciere după evaluarea ofertelor.

Pe fondul celor două contestații, Consiliul observă că ambele contestații sub aspectul conformității acestora, unele critici fiind comune, motiv pentru care Consiliul le va analiza împreună.

Prima critică formulată de [redacted] se referă la depășirea dimensiunilor constructive ale autobuzelor din gama de 10 metri și de 18 metri. Motivele pentru care contestatoarea [redacted] consideră că autobuzele ar depăși dimensiunile solicitate au în vedere conținutul contestațiilor depuse de [redacted] cu privire la documentația de atribuire, Consiliul respingând solicitările acesteia de modificare a dimensiunilor, după cum urmează: „în contextul în care respectivă toleranțe au fost stabilite întrucât sunt legate de transportul

Verificând propunerea tehnică a ofertantei câștigătoare, Consiliul reține că, într-adevăr, pentru autobuzul de 10 metri, aceasta a prezentat vehiculul cu denumirea comercială Kent, în lungime totală maximă de 10.700 mm, iar

aduse specificațiilor tehnice sub aspectul nejustificării din punct de vedere tehnic al cerinței reclamate, nu însă și sub aspectul extinderii până la 10,78 m, respectiv 18,75 m a lungimii maxime admise pentru anumite categorii de autobuze”.

Față de cele de mai sus, Consiliul constată caracterul fondat al criticilor contestatorilor, dintre cele trei tipuri de autobuze.

Prin urmare, entitatea contractantă va fi obligată la justificarea din punct de vedere tehnic și funcțional al toleranțelor stabilite/dimensiunilor maxime admise pentru fiecare operator economic, cum este acela cu care se confruntă societățile contestatoare.

Prin această cerință (lungimea totală admisă) lipsită de o justificare de natură tehnică sunt încălcate principiile care guvernează achizițiile publice, în special principiul proporționalității, precum și dispozițiile obligatorii ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, respectiv art. 165 alin. (6) care prevede că "Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici". Prin urmare, documentația de atribuire nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici, cum este acela cu care se confruntă societățile contestatoare.

Prin această cerință (lungimea totală admisă) lipsită de o justificare de natură

entității contractante”.

serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, astfel încât să corespundă necesității reprezentate cerințe, descripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, 394/2016: "Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice care raționale a alegerii acesteia, în conformitate cu dispozițiile art. 22 alin. (10) din H.G. nr. scopului ei, în sensul indicării unei plaje a toleranțelor admise, cu consecința identificării Astfel, entitatea este liberă să introducă în caietul de sarcini cerințe adecvate participarea la procedura de atribuire.

și entității contractante, respectiv și a celorlalți operatori economici interesați de o modificare în sensul dorit de aceștia ar profita doar autobuzelor fabricate de Otokar, nu care accepta intenționează să le ofere, să fie conforme din acest punct de vedere, astfel că respinsă de Consiliu, deoarece nu se pot accepta modificări doar pentru ca produsele, pe

respectiv 18,75 m a lungimii maxime admise pentru anumite categorii de autobuze va fi Înșă solicitarea societăților contestatoare în referire la extinderea până la 10,78 m, cele trei tipuri de autobuze.

entității contractante la justificarea dimensiunilor maxime admise pentru fiecare dintre nejustificarea din punct de vedere tehnic al acesteia, considerând necesar obligarea

Drept urmare, Consiliul reține caracterul restrictiv al cerinței în discuție vizavi de sau cum ar fi afectată această performanță dacă aceste valori ar fi diferite de cele stabilite, explicație cu privire la modul în care au fost stabilite, atât de ordin tehnic cât și funcțional, totală admisă, a căror valori au fost strict determinate fără a putea fi prezentată vreo exploatare în rețeaua de transport public urban, a fost introdusă cerința vizavi de lungimea motivul necesității ca cerințele privind dimensiunile să fie în concordanță cu cerințele de

Luând în considerare ansamblul considerentelor evocate s-a constatat că, sub

restrângă nivelul de concurență. acceptată a lungimii autobuzelor, prin specificația tehnică atacată entitatea ajunge să specificațiile tehnice dorite de entitate, dar depășesc limita inferioară/superioară rezonabilă și acceptabilă a excluderii de la licitație a produselor care îndeplinesc asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici". Fără a exista o justificare atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de "Specificațiile tehnice trebuie să permită oricărui ofertant accesul egal la procedura de validă, în raport cu prevederile art. 165 alin. (6) din Legea nr. 99/2016, potrivit căreia de siguranța circulației, de remediere a unor deficiențe/defecțiuni), Consiliul nu le va putea alimenta cu carburant, procese tehnologice de verificare a instalației și echipamentelor de pregătire pentru ieșirea în circulație (proces tehnologice de spălare, curățare, de

pentru autobuzul de 18 metri, a oferat vehiculul cu denumirea comercială Kent LF, din documentele depuse rezultând clar că acestea au dimensiunile solicitate în caietul de sarcini.

Oferanta câștigătoare, anticipând o posibilă respingere a contestației sale în ceea ce privește dimensiunile constructive ale autobuzelor din gama de 10 și 18 metri, a înțeles să acționeze mai eficient decât să aștepte justificările entității, mai cu seamă că pe fond, solicitările sale fuseseră respinse, modificându-și cele două modele și acționând în sensul omologării, aspect care s-a dovedit unul mai facil decât depunerea unei noi contestații și de succes. Consiliul reține că modificările erau unele facile, respectiv micșorarea lungimii vehiculului de la 10,78 la 10,70 m și de la 18,75 la 18 m. Consiliul constată că în volumul 18 din dosarul achiziției publice comunicat de autoritatea contractantă în setul de documente înregistrat cu nr. 15110/16.04.2018, la paginile 24-85 sunt depuse documente care atestă respectarea dimensiunilor solicitate în caietul de sarcini, respectiv schițe, fișe tehnice și documente de omologare din care rezultă conformitatea ofertei în ceea ce privește specificațiile pretins a fi nerespectate. Toate aceste documente sunt depuse în propunerea tehnică, și nu doar în urma solicitărilor de clarificări, așa cum pretinde contestatoarea Consiliului reține că în legătură cu dimensiunile constructive, entitatea contractantă a solicitat oferentei câștigătoare clarificări legate de documentația de omologare, prin adresa nr. 1756/06.12.2017, motivat de faptul că în propunerea tehnică se regăseau documente de omologare (Documentul e11*2007/46*3583*02, pentru autobuzele din gama de 18m și Documentul e6*2007/46*0229*00, pentru autobuzele din gama de 10m și 12m), documente din care rezultă dimensiunile maxime conform cerințelor caietului de sarcini. Aceste documente se referă atât la variantele autobuzelor de 10,780 m și 18,750 m, dar și cele ale autobuzelor de 10,700 m și 18,000 m. În procesul-verbal nr. 86/06.12.2017 se consemnează existența la oferta tehnică a documentelor de omologare pentru autobuzele din gama de 12 m și 18 m la pag. 11 pct. 1, astfel: "în oferta tehnică 1 privind omologarea vehiculelor oferite pentru autobuzele din gama de 18 m este prezentat caietul CE nr. e11*2007/46*3583*02 pentru tipul de autobuz ZX16SA3BX_EU unde sunt prezentate 2 versiuni de lungimi respectiv 18000 mm și 18750 mm.

Pentru autobuzele din gama de 10 m și 12 m este prezentat caietul CE nr. e6*2007/46*0229*00 pentru tipul de autobuz RX16SR2BX_EU unde sunt prezentate 2 versiuni de lungimi respectiv 10700mm și 10770mm.

Oferantul va prezenta certificatele de omologare a vehiculelor conform cerințelor caietului de sarcini (gama de 10m cu lungimea maxima de 10,70m, gama de 12m cu lungimea maxima de 12,35 m și gama de 18 m cu lungimea maxima de 18,40 m). De asemenea, oferantul va prezenta documentația 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', respectiv pentru autobuzele oferite ZX16SA3BX_EU și RX16SR2BX_EU; Deci entitatea a solicitat întreaga documentație de omologare, iar oferta a depus-o, aflându-se la volumul 30, paginile 17-100 din setul de documente înregistrat cu nr. 15110/16.04.2018. Consiliul

consideră că respectiva solicitare de clarificări nu a favorizat pe ofertanta câștigătoare, din moment ce aceleași documente sunt depuse în ofertă, autoritatea solicitând-o doar pentru a se lămurii în legătură cu unele aspecte.

Astfel cum s-a arătat, în propunerea tehnică depusă dimensiunile ofertate sunt clare, fiind depuse schițe și fișe tehnice din care rezultă respectarea întocmai a dimensiunilor solicitate în caietul de sarcini, fapt care conduce la concluzia că respectiva critică este nefondată.

La paginile 16 și 17 din contestația depusă de [REDACTED] aceasta arată că [REDACTED] nu putea oferta autobuze de serie cu lungimile indicate, intrucât timpul era prea scurt, ci doar prototipuri și serii mici, critică ce va fi analizată în continuare, în același timp cu critica formulată de KARSAN referitoare la lipsa omologării.

Cea de-a doua critică din contestația [REDACTED] se referă la neomologarea autobuzelor pentru noile dimensiuni constructive și se bazează pe prezumția că nefiind respectate dimensiunile, nu pot exista omologări pentru dimensiunile solicitate în caietul de sarcini.

Potrivit secțiunii 1.1 din caietul de sarcini, "ofertantul va prezenta copiii 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".

Consiliul reține că, așa cum s-a arătat mai sus, în propunerea tehnică se regăsesc documentele de omologare de tip în conformitate cu Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, pentru categoria M3, având numărul e11*2007/46*3583*02, pentru autobuzele din gama de 18m, emis la data de 04.10.2017 de Departement Mobiliteit & Openbare Werken din Belgia și Documentul nr. e6*2007/46*0229*00/, pentru autobuzele din gama de 10m și 12m, emis de Vehicle Certification Agency din Marea Britanie, în data de 08.11.2017, deci înainte de data depunerii ofertelor, respectiv 10.11.2017. Documentele respective se regăsesc la paginile 106-139 din volumul 12 dosarul achiziției publice înregistrat cu nr. 15110/16.04.2018.

CertIFICATELE DE OMOLOGARE C.E. PREZENTATE DE [REDACTED] ÎN PROPUNEREA TEHNICĂ PENTRU AUTOBUZELE DIN GAMA DE 10 M, NU SUNT DOCUMENTE DE OMOLOGARE PENTRU SERII MICI, NEEXISTÂND O MENȚIUNE ÎN ACEST SENS ÎN DOCUMENTUL RESPECTIV, CI ESTE O OMOLOGARE DE TIP. DE ALTFEL, OMOLOGAREA UNOR SERII MICI SE FACE LA SOLICITAREA PRODUCĂTORULUI, OR AR FI ABSURD CA ÎN CAZUL DE FĂCĂ, ACESTA SĂ SOLICITE OMOLOGAREA DE SERIE MICĂ, ÎN CONDIȚIILE ÎN CARE SOLICITAREA DIN CAIETUL DE SARCINI ESTE CONTRARĂ. PRIN URMARE, CONSILIUL REȚINE

că omologarea nu privește un prototip și nici un produs de serie mică, fiind o omologare de tip, în baza Directivei 2007/46/CE. Trebuie ținut seama că respectiva omologare a fost solicitată de de operatorul economic în cauză tocmai pentru participarea la respectiva procedură, deci acesta nu putea acționa împotriva propriilor sale interese, solicitând omologarea unei serii mici, ci a cerut omologarea autobuzului de 10 metri, respectiv 18 metri în fiecare în două variante constructive, cu dimensiuni diferite, una fiind cea solicitată în caietul de sarcini.

Faptul că omologarea pentru varianta în dimensiunile solicitate în caietul de sarcini a fost obținută aproape de data depunerii ofertei, nu transformă omologarea într-una de prototip sau de serie mică, mai cu seamă că noile dimensiuni constructive omologate nu sunt unele de substanță. După cum rezultă din documentele de omologare, autobuzele cu noile dimensiuni reprezintă variante ale autobuzelor omologate anterior, deci nu se pune problema că noua variantă ar fi un prototip, respectiv „vehicul folosit în circulația rutieră, pe răspunderea unui producător, pentru a efectua un program de încercări specific” (Directiva 2007/46/CE). În același timp, micșorarea autobuzului de 10,78 m cu 8 centimetri nu înseamnă prezentarea unei soluții neunitare, așa cum susține contestatoarea [redacted].

Prin urmare, critica respectivă, comună ambelor contestații, va fi respinsă ca nefondată.

În ceea ce privește nerespectarea de către [redacted] a cerinței privind deschiderea liberă a ușilor pentru călători, invocată de [redacted] Consiliul reține că în secțiunea 6.3.1 din caietul de sarcini, se solicită ca fiecare din autobuzele din gamele de 10 m, 12 m, 18 m trebuie să îndeplinească cerința de deschidere liberă a ușilor pentru călători de minim 1200 mm. Având în vedere că în contestația depusă în etapa documentației de atribuire [redacted] este de a motivat că „deschiderea ușilor autobuzelor fabricate de [redacted] este de 1200 mm, respectând cerința din caietul de sarcini, însă, pe interiorul ușilor sunt montate bare pentru sprijinul pasagerilor la urcare și la coborâre, iar distanța dintre barele de sprijin este de 1100 mm”, consecința fiind aceea că după instalarea barelor de sprijin deschiderea liberă a ușilor este de 1100 mm, solicitând modificarea cerinței, în sensul „că deschiderea liberă a ușilor să fie de minim 1200 mm (exclusiv barele/mănerile de acces), iar ulterior montării mănerelor/barelor de acces, de minim 1100 mm (între barele de acces)”.

Consiliul reține că în propunerea tehnică a [redacted] poate cele 3 tipuri de autobuze au deschiderea liberă a ușilor de 1200 mm. De altfel, pe contestatoarea recunoaște ea însăși că a mers în formularea contestației, pe supozitii, deci nu există vreo dovadă în sensul combaterii celor menționate în ofertă, prin urmare, Consiliul va respinge și această critică. De asemenea, Consiliul, ca și în cazul lungimii maxime admise, reține că modificarea golului de ușă cu 10 cm nu este o modificare substanțială, pentru a pune la îndoială posibilitatea dotării autobuzelor cu ușile respective. Ar fi nejustificată respingerea unei oferte pe motiv că anterior, operatorul a depus o contestație în care critică deschiderea liberă a ușilor, în contextul în care documentația din ofertă este în sensul că ușile au o deschidere liberă de 1200 mm.

restricționarea liberei concurențe în cadrul procedurii de atribuire > entitatea contractantă face precizarea că întreținerea și mentenanța (cu excepția întreținerii și mentenanței zilnice) pentru toate produsele ce vor fi livrate, se vor efectua pe cheltuiela și prin grija furnizorului, în service-urile sale aflate în aria Municipiului București și/sau Jud. Ilfov."

Potrivit clarificării nr. 12 publicată în SEAP prin adresa DPA 1221.1/13.09.2017, răspunsul nr. 14, "Entitatea contractantă își menține punctul de vedere cu privire la faptul că unitatea de service trebuie să fie atestată RAR. Din punct de vedere juridic unitatea de service poate să aparțină furnizorului, poate să fie membru într-un contract de asociere cu furnizorul, sau poate să fie un subcontractant al furnizorului".

Entitatea contractantă susține în concluziile scrise nr. 16142/20.04.2018 că nu a solicitat expres service autorizat RAR pentru categoria M3, pentru a nu îngradi competiția. Mai arată că nici atelierele sale proprii nu sunt autorizare corespunzător RAR, deoarece nu a deținut toate categoriile de autobuze și nici autobuze cu norma de poluare Euro 6, precum și faptul că autorizația se emite nominalizat pentru tipul de vehicul rutier, or o astfel de cerință ar fi fost extrem de restrictivă. Un alt argument adus de entitatea contractantă se referă la posibilitatea legală a înlocuirii subcontractantului, în situația în care acesta nu are capacitatea tehnică necesară. Acest din urmă argument este menționat și de asocieria câștigătoare.

Deși în esență, pare îndreptățit raționamentul celor două contestatoare, în sensul că, solicitându-se autorizare RAR, aceasta trebuie să fie aferentă categoriei de autovehicul pentru care urmează să se facă service-ul, Consiliul reține că documentația de atribuire nu este certă în acest sens, respectiv **nu se menționează că la data ofertării, ofertantul trebuie să prezinte autorizare pentru autovehicule M3**. Consiliul consideră că este mai plauzibilă ipoteza în care autoritatea contractantă chiar să nu își fi dorit ca în documentația de atribuire să existe o cerință în acest sens, care, dacă ar fi existat, ar fi fost cu siguranță restrictivă pentru cei mai mulți operatori, fiind favorabilă unuia dintre ofertanți, furnizor anterior de autobuze al autorității contractante. În același timp, obținerea operatorilor de a-și utiliza un service corespunzător tipului de autovehicul ofertat ar însemna că aceștia sunt obligați, încă din faza pregătirii ofertei, la antrenarea unor cheltuieli foarte mari, cheltuieli care, în ipoteza în care nu vor câștiga contractul, se vor dovedi inutile.

Consiliul reține că nici cu ocazia clarificărilor, nu există vreo mențiune care să oblige pe ofertanți la prezentarea unei autorizații pentru autovehicule M3, deși, după cum s-a arătat, au existat solicitări de clarificări și răspunsuri referitoare la acest service.

Prin urmare, Consiliul reține că este dincolo de orice îndoială că documentația de atribuire nu a făcut referire la autorizățile RAR, pentru categoria M3, așa cum susțin contestatoarele.

Din această perspectivă, solicitarea contestatoarelor referitoare la emiterea unei adrese către Registrul Auto Român în cadrul probei cu înscrisuri este inutilă, din moment ce documentația nu are prevederi exprese în acest sens.

Consiiliul apreciază ca fiind relevante spețele menționate de autoritatea contractantă, acestea fiind în sensul evaluării ofertei în conformitate cu prevederile documentației de atribuire. De asemenea, Consiliul reține ca fiind simple speculații susținute de contestatoarei [REDACTED] conform cărora cerințele caietului de sarcini”.

De asemenea, dispozițiile art. 143 alin. (3) din același act normativ stabilesc că „În condițiile art. 228 alin. (5) din Lege, oferta este considerată neconformă în următoarele situații: a) nu satisface în mod corespunzător cerința, criteriu, regulă și alte informații necesare pentru a asigura ofertantului/candidatului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de aplicare a procedurii de atribuire”.

394/2016 stabilesc că „Documentația de atribuire conține orice prevederile art. 22 alin. (2) din Normele metodologice aprobate prin HG nr. exclusiv în baza cerințelor exprimate din documentația de atribuire, și nu prin raționamente și deducții din contextul documentației. În acest sens, validată unanim de instanțe, în sensul că evaluarea ofertanților se realizează Consiliul are în vedere și practica sa constantă în situații similare,

„să le îndeplinească efectiv”.
necesară pentru partea/părțile din contract pe care acesta urmează să le îndeplinească efectiv,
subcontractant care să aibă capacitatea tehnică și profesională necesară pentru partea/părțile din contract pe care acesta urmează să le îndeplinească efectiv, entitatea contractantă respinge singură data înlocuirea acestuia și prezentarea unui alt subcontractantului propus și solicită ofertantului/candidatului o prezentare potrivit alin. (1) nu rezultă că subcontractantul propus are capacitatea tehnică și profesională necesară pentru partea/părțile din contract pe care acesta urmează să le îndeplinească efectiv.”

(2) În cazul în care din informațiile și documentele contract pe care acesta urmează să le îndeplinească efectiv. profesională a subcontractanților propuși, cu privire la partea/părțile din informații și documente relevante referitoare la capacitatea tehnică și contractantă are dreptul de a solicita ofertantului/candidatului să transmită dispozițiile art. 187 din Legea nr. 99/2016, potrivit căreia „(1) Entitatea nu îndeplinește cerințele de capacitate tehnică, în acest sens, fiind relevante condițiile în care noua legislație permite înlocuirea subcontractantului care pentru categoria M3, acesta nu ar fi un motiv de neconformitate a ofertei, în subcontractantul respectiv trebuia autorizat, la data depunerii ofertei, în subcontractantul respectiv, în situația în care s-ar admite ideea că In ultimă instanță, chiar emitenții documentației susține că nu a dorit o asemenea cerință.

solicitările de clarificări nu a cerut această autorizare, și, mai mult decât atât, trebuia să solicite expres acest lucru, ori nici cu ocazia răspunsurilor la ca la momentul ofertării, să existe servicii autorizate pentru categoria M3, documentației urmând a-i profita ofertantului [REDACTED] Dacă autoritatea dorea nu a încălcat vreo prevedere a acesteia, dubiul în interpretarea care nu ar fi de natură să atragă respingerea unui ofertant, din moment ce mențiuți ar putea fi, eventual, un viciu al documentației de atribuire, aspect derulării acordului cadru, după furnizarea autobuzelor, lipsa acestor vorba de o autorizatie de tipul menționat, aceasta fiind necesară în etapa cerință, din contextul documentației s-ar desprinde concluzia că ar putea fi Dacă, totuși, s-ar admite ideea că, deși nu s-a prevăzut expres o atare

eventuala înlocuire a subcontractantului, în situația în care nu ar îndeplini cerințele referitoare la obținerea autorizației RAR pentru categoria M3 ar reprezenta o modificare a propunerii tehnice, în condițiile în care prevederile legale citate mai sus, respectiv art. 187 din Legea nr. 99/2016, sunt clare în sensul posibilității schimbării subcontractantului, în situația în care se dovedește că acesta nu are capacitatea tehnică de a executa partea din contract pe care și-o asumă. Această dispoziție reprezintă o excepție de la regula comună, potrivit căreia nu se modifică informațiile din propunerea tehnică, în cazul de față existând, în mod clar, posibilitatea înlocuirii subcontractantului, în situația în care nu are capacitatea tehnică pentru care a fost nominalizat. Mai mult, dispozițiile legislației în vigoare prevăd posibilitatea înlocuirii acestora chiar și în etapa execuției contractului, or eventuala neobținere a autorizației RAR, deși improbabilă, nu conduce la concluzia executării serviciilor respective fără autorizație.

Consiliul nu își însușește, însă, punctul de vedere formulat de autoritate potrivit căruia autorizarea service-ului pentru categoria M3 ar avea relevanță scăzută, fiind cert că nu se poate realiza activitatea respectivă, pe perioada de implementare a acordului cadru, fără autorizarea aferentă. În legătură cu acest aspect, și contestatoarea [redacted] formulează o serie de critici, arătând că acceptarea unei oferte care propune un garaj neautorizat, înseamnă încălcarea principului legalității administrative și al legalității actelor administrative. Consiliul consideră că tocmai excederea cerințelor documentației de atribuire ar conduce la încălcarea respectivelor principii. Nu se pune problema acceptării execuției activităților specifice de service fără respectiva autorizare, care poate fi obținută ulterior, concomitent cu obținerea omologării RAR pentru autovehicule, deci nu poate fi vorba de încălcarea vreunei legi.

Cu toate acestea, Consiliul nu își însușește pe deplin nici punctul de vedere al contestatoarei [redacted] potrivit căruia ar fi nerelevantă susținerea autorității referitoare la obținerea omologării RAR pentru service în aceeași perioadă în care se autorizează RAR autovehicule, potrivit clauzei de la cap. 1.1. din caietul de sarcini, "Dacă autobuzul este omologat doar de autoritățile competente din UE, omologarea de tip de către RAR a acestuia se va efectua de către ofertantul declarat câștigător, în termen de maxim 45 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala și pe riscul său. Aceasta reprezintă condiție pentru intrarea în vigoare a contractului. Aceste autobuze trebuie să fie omologate de către RAR în scopul obținerii cărții de identitate", fiind clar că în lipsa omologării RAR pentru autobuze devine inutilă omologarea RAR a service-ului. Or, dacă pentru autobuze se solicită omologarea în 45 zile, care ar fi rațiunea pentru care nu s-ar aplica aceeași regulă și pentru service? Pentru ce ar fi necesar service-ul, în condițiile în care RAR ar respinge omologarea de tip? Prin urmare, dacă tocmai partea cea mai importantă a contractului, respectiv omologarea de tip se va realiza după semnarea contractului, care este motivul pentru care service-ul, respectiv o parte accesorie a contractului, nu se poate autoriza RAR în aceeași perioadă? Contestatoarea susține că prin această interpretare, autoritatea adaugă la documentația de atribuire, în condițiile în care tocmai criticile sale, dar și ale contestatoarei [redacted] se bazează tot pe adăugarea unor cerințe noi la documentația de atribuire. Consiliul reține că

nu se poate interpreta extensiv documentația de atribuire, în sensul adăugării de noi cerințe sau înlăturării unor cerințe existente, dar se poate interpreta documentația de atribuire, în sensul interpretării consacrate la art. 2 din Legea nr. 99/2016, respectiv promovarea concurenței între operatorii economici.

Consiliul mai reține că, atașat cererii de intervenție, [redacted] prin subantreprenorul său [redacted] a făcut dovada demarării procedurii de omologare pentru categoria M3, depunând la dosar dovezi în acest sens. De asemenea, în conținutul ofertei tehnice este depusă a Autorizația Tehnică în care se prevede că atelierul service propus este autorizat să desfășoare următoarele tipuri de activități:

- A1 Activități dereparații ale vehiculelor rutiere
- 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.

Prin urmare, în condițiile în care nu se poate susține, pe baza documentației, că oferta depusă de [redacted] este neconformă pentru că nu a depus autorizația RAR de tipul M3 solicitată la paragraful X din documentație, Consiliul va respinge și această critică formulată de ambele contestatoare.

Contestatoarea [redacted] mai susține că "subcontractantul [redacted]

[redacted] înregistra obligații fiscale în sumă de 21.465 lei la data depunerii ofertei". Consiliul reține că ofertantul câștigător a depus cu adresa nr. 153/02.02.2018, documentele suport DVAE, prin care a prezentat pentru subcontractantul [redacted] Certificatul de atestare fiscală nr. 396697/01.02.2018, în care figura cu obligații fiscale în suma de 21.465 lei, la data de 31.12.2017. Prin aceeași adresă a fost prezentat Ordin de Plată nr. 01/01.02.2018 cu referința Certificat fiscal nr. 396697/01.02.2018 care atestă plata sumei de 21.465 lei.

Potrivit art. 178 din Legea nr. 99/2016, "(2) Entitatea contractantă exclude din procedura de atribuire un operator economic în cazul în care poate demonstra prin orice mijloace adecvate că respectivul operator economic și-a încălcat obligațiile privind plata impozitelor, taxelor sau contribuțiilor la bugetul general consolidat.

(3) Operatorul economic nu este exclus din procedura de atribuire dacă, anterior deciziei de excludere, își îndeplinește obligațiile prin plata impozitelor, taxelor sau contribuțiilor la bugetul general consolidat datorate ori prin alte modalități de stingere a acestora sau beneficiază, în condițiile legii, de egalonarea acestora ori de alte facilități în vederea plății acestora, inclusiv, după caz, a eventualelor dobânzi ori penalități de întârziere acumulate sau a amenzilor".

Practica constantă a Consiliului, după adoptarea pachetului legislativ privind achizițiile publice, validată unanim de instanțe, este aceea de a permite rămânerea în procedură a operatorilor care, chiar în urma solicitării de clarificări, fac dovada achitării obligațiilor către bugetul de stat, din moment ce legislația permite acest lucru. Prin urmare, Consiliul va respinge și această critică.

Constatărea [redacted] susține la pagina 13 din contestație, că [redacted] nu este autorizat să repare motoare [redacted] ori din oferta rezultă că autobuzele de 18 metri sunt echipate cu motoare DAF, iar cele de 10 și 12 metri, cu motoare Ford. În același timp, în documentația de atribuire nu este prevăzută nicio cerință în acest sens, deci nu există vreun motiv a respinge vreo ofertă pentru lipsa autorizării din partea fabricăntului motorului.

În ceea ce privește nerespectarea cerințelor referitoare la materialele utilizate prevăzute la secțiunea 6.2 din caietul de sarcini, "materialele utilizate se vor încadra în reglementările în vigoare în România și Uniunea Europeană privind comportarea la flacără și foc, cu degajarea redusă de fum, gaze toxice și/sau corozive, fiind realizate din componente care nu sunt interzise prin reglementările în vigoare (ex. interzise sunt cele din azbest, cadmiu, metale grele, compuși halogenați etc). Pentru principalele materiale utilizate la amenajarea interioară a salonului de călători, a cabinei de conducere și a instalației electrice (cablaje) se vor prezenta buletine de încercări emise de laboratoare autorizate UE sau laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare din România, privind comportarea acestora la flacără și foc, degajările de fum, compuși halogenați, gaze toxice. Ofertantul va prezenta documente privind neutilizarea componentelor interzise pentru mijloacele de transport public. Acestea trebuie să fie prezentate la ofertă în copie xerox și traducere în limba română", din contestația se bazează, de asemenea, pe solicitările [redacted] din contestația cu privire la documentația de atribuire. Consiliul reține că la paginile 251-432 din volumul 15 al documentației depuse de autoritate cu nr. 15110/16.04.2018, respectiv buletine de testare pentru materialele solicitate, rezultând îndeplinirea condițiilor din documentația de atribuire, critica formulată de contestația [redacted] fiind nefondată.

În ceea ce privește susținerea contestației referitoare la normele europene referitoare la șocuri și vibrații, respectiv CEE ONU R 51 și normele europene pentru autobuze CEE ONU R 66, Consiliul reține că respectivele omologii au fost obținute în 27 septembrie 2017, respectiv 16 octombrie 2017, fiind emise de Vehicle Certification Agency din Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, fiind depuse în ofertă. Prin urmare, respectivele critici apar ca nefondate.

Constatărea [redacted] formulează critici și cu privire la modalitatea de punctare a ofertei castigatorie, critici comune, în cea mai mare parte, și contestației [redacted] În ceea ce privește critica referitoare la "Capacitatea de transport", contestațiile, invocând anumite adrese între autoritatea contractantă și [redacted] consideră că punctajul a fost stabilit pentru [redacted] luând în considerare 8 călători/ m² și nu 6,5 călători/ m², așa cum este precizat în caietul de sarcini.

Analizând modul în care autoritatea contractantă a aplicat algoritmul de calcul, Consiliul observă că a fost respectat modalitatea de calcul prevăzută la subfactorul 2.10 din Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor, pe baza documentelor prezentate în propunerea tehnică de [redacted] Din documentele prezentate în ofertă (anexa 6), pe baza Metodologiei de calcul, au rezultat următoarele valori:

- Pentru autobuzul de 10,7 m suprafața pentru călători în picioare este 7,81 m².
 Suprafața 7,81 m² X 6,5 călători/m² = 50,75 călători în picioare
 - Pentru autobuzul de 12 m suprafața pentru călători în picioare este 9,624 m².
 Suprafața 9,624 m² X 6,5 călători/m² = 62,55 călători în picioare
 - Pentru autobuzul de 18 m suprafața pentru călători în picioare este 8,885 m² + 8,22 m². Suprafața (8,885 m² + 8,22 m²) X 6,5 călători/m² = 111,18 călători în picioare.
 Deci, chiar dacă [redacted] a sugerat luarea în considerare a unei densități de 8 călători/m², invocând anumite standarde, documentația de atribuire nefiind criticată sub acest aspect, ea a rămas unica pe baza căreia se face calculul capacității de transport. Potrivit procesului-verbal nr. 9/17.01.2018, aflat în volumul 36 din dosarul achiziției, punctarea tuturor ofertelor s-a realizat potrivit aceleiași algoritmi de calcul, ofertanții nefiind favorizați prin aplicarea unor reguli diferite.

Tot în legătură cu punctajul acordat pentru factorul „calitate”, contestația [redacted] arată că ultimii 4 factori sunt unii subiectivi. Consiliul a arătat la începutul analizei sale, că respectivii factori nu sunt singurari în materia achizițiilor publice, angajamentul ofertantului pentru îndeplinirea anumitor condiții fiind des întâlnit în practica achizițiilor (perioada de garanție acordată lucrărilor, perioada de execuție, numărul de locuri de muncă create etc). În legătură cu acei factori, autoritatea contractantă a dezbătut pe larg modalitatea de punctare, aceeași cu cea din metodologia publicată în SEAP. Consiliul mai reține că în legătură cu toți acești factori, s-au solicitat clarificări, aceștia fiind justificați, în mod concludent, de ofertanta câștigătoare.

Astfel, cu privire la critica formulată de contestație privind „Capabilitatea de livrare”, Consiliul reține că cele două contestații au declarat că au capacitatea de a livra în totalitate toate autobuzele în primul an, doat ofertanta câștigătoare declarând un număr mai mic pentru gama de 12 metri, respectiv 220 din totalul de 240, fapt care i-a adus obținerea unui punctaj proporțional, respectiv 4,66 puncte, și nu 5, cum au obținut cele două contestații. Prin urmare, Consiliul reține că nu există niciun motiv a invalida respectiva evaluare.

Cu privire la critica formulată de contestație privind criteriul de evaluare nr. 13 „Coeficientul de disponibilitate”, Consiliul reține că, similar contestațiilor, a prezentat documentul privind Coeficientul de disponibilitate în cadrul propunerii tehnice, declarând același coeficient minim prevăzut în documentație, respectiv 95%.

Potrivit documentației, „Coeficientul de disponibilitate (D)”, exprimat în procente (%), definit astfel: numărul de autobuze disponibile să circule zilnic pentru autobuzele livrate, ținându-se cont de autobuzele imobilizate într-o zi din cauza defectelor tehnice”.

Consiliul consideră că autoritatea contractantă nu avea niciun motiv să acorde un punctaj mai mic pentru [redacted] la acest factor de evaluare, comparativ cu cele două contestații, din moment ce ofertele lor sunt identice sub acest aspect, fiecare dintre ofertanți asumându-și respectiva obligație.

Contestatoarea mai critică și modul de evaluare a ofertei [redacted] cu privire la "Criteriul social", arătând că entitatea contractantă a luat în calcul numai declarația pe proprie răspundere a ofertantului, fără a verifica nominalizarea propriu-zisă a persoanelor respective. Consiliul reține că autoritatea contractantă a verificat corespunzător și acest factor de evaluare, solicitând chiar și clarificări referitoare la actele de studii ale persoanelor declarate defavorizate. Comisia de evaluare a verificat informațiile cuprinse în toate documentele și dovezile prezentate de toți ofertanții, solicitându-le tuturor clarificări.

În concluziile ulterioare, contestatoarea nu mai insistă asupra acestor factori, invocând factorii de evaluare referitori la consumul de carburant, numărul total de ore de manoperă, care vor fi analizați de Consiliu în cele ce urmează, având legătură cu solicitarea de reevaluare a ofertei, potrivit metodologiei de calcul, din cadrul contestației și notificării prealabile.

În ceea ce privește solicitarea contestatoarei [redacted] de reevaluare a punctajului din adresa nr. 03-822/30.03.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 13086/02.04.2018, aceasta menționează că [redacted] a prezentat documentul TEST REPORT nr. SE490018/07.08.2017-SORT PROTOCOL pentru vehicule de 10,8 m, 12 m și 18,75 m, autobuze ce nu îndeplineau dimensiunile solicitate prin documentația de atribuire, deci la data depunerii ofertei nu a depus testul SORT pentru autobuzele oferite care printr-un câ intrunesc dimensiunile prevăzute de documentația de atribuire, iar autoritatea contractantă trebuia să puncteze cu "0" factorul de evaluare 2.3 Consum mediu de carburant 1/100km.

Consiliul consideră că argumentația prezentată de contestatoarea este un sofism, respectiv aceasta concluzionează că un autovehicul cu aceeași motorizare, dar mai mic cu câțiva centimetri ar putea consuma mai mult. Consiliul reține ca relevant punctul de vedere formulat entitatea contractantă, potrivit căruia comisia de evaluare a solicitat clarificări la aceste documente așa cum reiese din procesul verbal nr. 86/06.12.2017, cap. 3, întrebarea nr. 3, și nu completarea ofertei inițiale, fiind depus documentul TEST REPORT nr. SE490019/11.12.2017, care nu a modificat oferta inițială în ceea ce privește consumul de carburant.

Chiar și în ipoteza în care clarificarea respectivă, de confirmare, nu ar fi fost însoțită de un nou test report, nimic nu o îndreptățește pe entitate să respingă respectiva ofertă, fiind clar că un autovehicul de dimensiuni mai mici, cu aceeași motorizare, nu poate avea un consum mai mare. Având în vedere numărul mare de experți coopțați, oameni de știință cu notorietate, este greu de crezut că lipsa noului test report ar fi fost de natură să îi pună în dificultate în ceea ce privește consumul în situația în care autobuzele sunt mai scurte decât cele pentru care există test report.

Spre deosebire de opinia contestatoarei, Consiliul consideră că inclusiv în situația în care ar fi fost declarat un anumit consum, dar declarația respectivă nu e susținută de vreun document, nicio dispoziție legală nu se opune solicitării acestui document, din moment ce acesta nu făcea altceva decât să confirme cele declarate în ofertă. Prin urmare, Consiliul consideră că evaluarea realizată de autoritatea contractantă a fost una corectă, solicitarea testului SORT nefiind de natură a o favoriza pe [redacted]

Consiiliul reține că societatea contestatoare și-a întocmit oferta, prin declararea unui anumit număr de ore de manoperă, și nu entitatea contractantă. Deci, entitatea a luat în considerare propriile declarații ale ofertanților, contestatoarea declarând un număr mult mai mare de ore decât ceilalți doi ofertanți, care au declarat ore de manoperă comparabile. Contestatoarea face referire la clarificarea din adresa nr. 971.1/10.08.2017, răspunsul nr. 7, conform căreia estimarea valorilor orelor de manoperă se referă la întreaga perioadă de garanție (full warranty și garanție extinsă). Consiiliul a încercat să identifice respectiva clarificare, dar a constatat că anunțul de participare a fost publicat în data de 18.08.2017, având numărul 178152, deci nu putea fi publicată o clarificare cu privire la respectivul anunț în data de 10.08.2017. Consiiliul mai constată că anterior acestei proceduri, entitatea contractantă a organizat o altă procedură cu același obiect, conform anunțului nr. 176773/01.07.2017, unde, într-adevăr, există o clarificare cu nr. 23, postată în SEAP, cu nr. 971.1/10.08.2017, unde răspunsul nr. 7 coincide celor indicate de contestatoare. Procedura respectivă fiind anulată, contestatoarea trebuia să urmărească instrucțiunile

română”;
 Documentul justificativ va fi însoțit de traducerea autorizată în limba manualul de întreținere și reparație a producătorului autobuzului.
 Nota: oferta pentru manoperă va fi prezentată cu extrase detaliate pentru fiecare operație din cele solicitate pentru evaluare, în conformitate cu timpul de manopera aferente operațiilor de întreținere și reparații anexat.
 Se va completa de către ofertant, cu asumarea răspunderii, tabelul cu

prezentate).
 HMan min = numărul minim de ore de manopera (dintre ofertele oferta n;

HMan. n = numărul de ore de manopera necesare pentru autobuzul din
Pctj.n = (HMan.min./HMan.n,) x 5 puncte

acordă astfel:
 de ore de manopera (HMan min) din ofertele prezentate, punctajul Pctj.n se acordă astfel:
 -pentru alt număr de ore de manoperă (HMan n), decât numărul minim operațiilor din Anexa, se acordă punctajul maxim alocat, respectiv **5 puncte**;
 -pentru numărul minim de ore de manopera (HMan min) conform

astfel:
 pentru activitățile de întreținere și reparații (factor de minim) se acordă
 2.12, „Punctajul pentru factorul de evaluare Număr ore manopera necesare
 Potrivit metodologiei de calcul din SEAP, pentru factorul de evaluare pentru autobuzele din gama de 18 m.

de 10 m, de 67,82 ore pentru autobuzele din gama de 12 m și de 87,78 ore din celelalte oferte, respectiv de 67,82 ore pentru autobuzele din gama de înlocuire pentru fiecare tip din oferta proprie, raportat la numărul mic de an, concluzie pe care o trage din numărul mare de ore de manoperă pentru ofertanți a calculat raportat la numărul total de ore de manoperă pentru 1 raportare la numărul total de ore de manoperă necesare pentru activități de întreținere și reparații pentru toți cei 8 ani, pe când în cazul celorlalți doi nr. 9/17.01.2018, entitatea contractantă a calculat punctajul prin evaluare 2.12, contestatoarea susține că în conformitate cu procesul-verbal În ceea ce privește modul de acordare a punctajului pentru factorul de

din cadrul acestui anunț de participare, și din cadrul anunțului anulat. Potrivit noului anunț, ofertanții aveau la dispoziție o anexă cu un număr de operațiuni, pe care aceștia trebuiau să o completeze documentat, prezentând extrase detaliate pentru fiecare operație din cele solicitate pentru evaluare, în conformitate cu manualul de întreținere și reparație a producătorului autobuzului. Acesta este motivul pentru care ceilalți doi ofertanți au obținut punctaj mai mare la acest factor de evaluare, greșeala fiind a contestatoarei, greșeala pe care autoritatea nu a avut cum să o sesizeze, din moment ce timpii declarați sunt 18,92 ore, pentru autobuzele de 10 și 12 metri și 139,24 pentru autobuzul de 18 m. În același timp, din datele prezentate de contestatoare în conținutul ofertei nu rezultă că acestea ar fi pe 8 ani, așa cum susține în contestație, ci sunt pentru aceleași operațiuni pentru care au oferit și ceilalți doi ofertanți, fără a fi declarate alte operații sau un număr mai mare al acestora. Prin urmare, Consiliul reține că autoritatea contractantă a evaluat corect ofertele și la acest factor de evaluare, în funcție de declarațiile ofertanților, documentate pe baza manualului de întreținere și reparație a producătorului autobuzului. Nu în ultimul rând, Consiliul reține că, și în situația în care contestatoarea ar fi greșit, într-adevăr, numărul de ore de manoperă, acesta nu putea fi schimbat, deoarece într-o atare situație, ar fi fost modificată propunerea tehnică, fapt ce ar fi atras respingerea acesteia ca neconformă.

Consiliul mai observă și faptul că în notele scrise nr. 03-822/30.03.2018, înregistrate la Consiliu cu nr. 13383/03.04.2018, [redacted] arată că la factorul de evaluare 2.12, atât ofertanta [redacted], cât și ofertanta [redacted] trebuiau să ia 0 puncte, întrucât nu au depus și tabelul cu necesarul de ore de manoperă odată cu oferta.

Consiliul va respinge respectiva critică, întrucât prin depunerea tabelului detaliat, nu s-au modificat cu nimic propunerile tehnice depuse, solicitările de clarificări fiind unele de confirmare.

Similar, contestatoarea arată că [redacted] nu a depus în ofertă fișa tehnică a instalației de aer condiționat, pentru fiecare gamă de autobuz, din care să rezulte puterea instalată pentru funcția de încălzire sau răcire, deci trebuia să primească 0 puncte la factorii de evaluare 2.8 și 2.9.

Verificând metodologia de calcul a punctajului, Consiliul observă că aceasta are următorul conținut: "2.8 Punctajul acordat pentru factorul de evaluare - Comfort termic al pasagerilor, eficiența sistemului de încălzire pe timp de iarnă (**factor de maxim) Cap incl.(kw) se acordă astfel:**

-pentru capacitatea maximă disipată de căldură în salonul autobuzului (inclusiv cabina conducătorului de vehicul), punctajul ofertei n se acordă astfel:

Pctj.n = (Cap incl n/ Cap incl max) x 2,5 puncte unde: Cap incl max= valoarea cea mai mare a capacității de încălzire a salonului autobuzului (inclusiv cabina conducătorului de vehicul) din ofertele prezentate;

Cap incl n = valoarea capacității de încălzire a salonului autobuzului (inclusiv cabina conducătorului de vehicul) din oferta n.

Valorile capacității sistemului de încălzire se vor furniza în kW. Ofertantul va prezenta în acest sens fișa tehnică a echipamentului de încălzire pentru autobuzul oferat. Documentul justificativ va fi însoțit de traducerea autorizată în limba română.

2.9 Punctajul acordat pentru factorul de evaluare- Confort termic salon pasageri si post conducere: eficiența sistemului de climatizare cu aer condiționat (factor de maxim) CapAc (kW) se acordă astfel:

-pentru valoarea capacității maxime disipate de aer rece, se acordă punctaj maxim alocat respectiv **2,5 puncte;**

-pentru altă valoare a capacității disipate de aer rece, punctajul ofertei n se acordă astfel:

$$Pct_j.n = (Cap Ac / Cap Ac max) * 2,5 puncte$$

unde: CapAc max= valoarea cea mai mare a capacității, dintre ofertele prezentate; CapAc n= valoarea capacității disipate de aer rece, din oferta n.

Valorile capacității sistemului de aer condiționat se vor furniza în kW. Ofertantul va prezenta în acest sens, fișa tehnică a echipamentului de aer condiționat pentru autobuzul oferat. Documentul justificativ va fi însoțit de traducerea autorizată în limba română".

Consiliul reține că fișa tehnică a echipamentului de aer condiționat se solicită pentru confirmarea valorilor declarate în ofertă.

Ca și în situația precedentă, date fiind dispozițiile art. 140 din HG nr. 394/2016, privind adoptarea normelor metodologice la Legea nr. 99/2016, "(1) Comisia de evaluare va stabili termenul-limită în funcție de volumul și complexitatea clarificărilor și completărilor formale sau de confirmare necesare pentru evaluarea fișelor solicitării de participare/oferte. Termenul astfel stabilit va fi, de regulă, de minimum trei zile lucrătoare.

(2) Comisia de evaluare va stabili termenul-limită la nivel de zile lucrătoare și în funcție de volumul și complexitatea clarificărilor și completărilor formale sau de confirmare necesare pentru evaluarea fișelor solicitării de participare/oferte.

(3) Comunicarea transmisă în sensul alin. (1) către candidat/ofertant trebuie să fie clară și să definească în mod explicit și suficient de detaliat în ce constă solicitarea comisiei de evaluare."

Deci, respectând reglementarea menționată, comisia de evaluare a solicitat clarificări de confirmare și documente în completare, fără ca prin aceasta să creeze un avantaj ofertanților.

Contestatoarea [redacted] mai critică punctajul acordat [redacted] pentru factorul de evaluare 2.5, nivel de zgomet măsurat în interior în mers și în staționare, nivelul de zgomet măsurat la urechea șoferului, arătând că pentru cele în mers, a calculat media între măsurătorile efectuate la 35 km/h și 45 km/h pentru o preținsă analiză unitară cu celelalte două oferte.

Referitor la factorul de evaluare 2.5 - Nivelul de zgomet, ofertanții au prezentat buletine de măsurători (conform ISO 5128/80/2012) emise de laboratoare acreditate în U.E. pentru determinarea nivelului de zgomet. Entitatea contractantă arată că a aplicat metodologia pentru calculul factorului de evaluare prin calculul mediei între zgometul măsurat în staționare și în mers, unitar pentru cele 3 oferte primite.

Întrucât două oferte prezintă cinci măsurători pentru măsurătoarea zgomotului în mers așa cum prevede standardul ISO 5128/80/2012 iar contestatoarea a prezentat o singură măsurătoare care, de asemenea, este permisă ca variantă de lucru în standard, entitatea contractantă a reținut măsurătoarea zgomotului în mers echivalent pentru toți cei 3 ofertanți la viteză de 40 km/h, pentru a nu defavoriza niciuna din oferte. Verificând metodologia de punctare, Consiliul observă că aceasta are următorul conținut:

„Punctajul acordat pentru factorul de evaluare-Nivel de zgomot măsurat în Interior în mers și în staționare (factor de minim) $Zg_{int}(dB)$ se acordă astfel:

-Pentru fiecare ofertă se va calcula $Zg_{lm}(dB)$, media aritmetică între valorile nivelului de zgomot măsurat în interior în mers și în staționare:

$$-Zg_{int} = ((Zg_{int}(st) + Zg_{int}(ms)) / 2$$

-pentru valoarea nivel de zgomot măsurat în interior ($Zg_{int}(min)$ cea mai mică se acordă punctajul maxim alocat respectiv **2,5 puncte**.

-pentru altă valoare de nivel de zgomot măsurat în interior ($Zg_{int}(n)$, punctajul ofertei n se acordă astfel:

$$-Pct_j n - ((Zg_{int}(min) / (Zg_{int}(n)) \times 2,5 puncte unde: (Zg_{int}(min) = valoarea nivelului de zgomot măsurat în interior pentru cea mai mică dintre oferte; (Zg_{int}(n) = valoarea nivelului de zgomot măsurat în interior al ofertei$$

n!

-Se vor prezenta pentru evaluare buletine de încercări eliberate de laboratoare acreditate recunoscute în UE. Documentele justificative vor fi însoțite de traducerea autorizată în limba română”.

Verificând punctajul obținut de contestatoarea $Zg_{int}(n)$ Consiliul reține că aceasta a obținut maximum de puncte, respectiv 2,5, deci aceasta nu are a se plânga că a fost defavorizată cu privire la acest factor de evaluare. În ceea ce privește punctajul celorlalte oferte, și acesta a fost calculat pe baza datelor din documentație, în raport cu documentele prezentate în oferte.

Prin urmare, Consiliul reține că în ceea ce privește criticile formulate de $Zg_{int}(n)$ privind modul de evaluare a ofertei sale, comparativ cu cea depusă de $Zg_{int}(n)$ comisia de evaluare a stabilit în mod corect punctajul.

Tot cu privire la modalitatea de evaluare a ofertei $Zg_{int}(n)$ formulează critici și contestatoarea $Zg_{int}(n)$. Cum punctajul obținut de cei trei ofertanți este foarte strâns, orice eroare de punctare putând schimba radical clasamentul, Consiliul consideră că este necesară și verificarea acestor critici, așa cum s-a arătat inițial, interesul contestatoarei $Zg_{int}(n)$ derivând tocmai din această posibilitate a schimbării clasamentului în urma admiterii unei critici cu privire la acesta.

În ceea ce privește solicitarea contestatoarei $Zg_{int}(n)$ de a reevalua punctajul $Zg_{int}(n)$ în ceea ce privește factorul de evaluare Consumul mediu de carburant (pct. 2.3 din metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor), autoritatea contractantă arată că au fost identificate în cadrul propunerii tehnice a ofertei $Zg_{int}(n)$ în documentul anexa 34, oferta tehnică 26 (reprezentând documentul standardizat European SORT 1 pentru măsurarea consumului de carburant), valorile din buletinul de încercare pentru fiecare din cele trei game de autobuz, respectiv:

$$-\text{consum carburant autobuz } 10 \text{ m} = 43,4 \text{ l}/100\text{km},$$

-consum carburant autobuz 12 m = 45 l/100km,
 -consum carburant autobuz 18 m = 60,85 l/100km,
 Similar, au fost identificați în propunerea tehnică [redacted] documentele "Test SORT 1", valorile din buletinul de încercare pentru fiecare din cele trei game de autobuz, respectiv:
 -consum carburant autobuz 10 m = 38,77 l/100km,
 -consum carburant autobuz 12 m = 43,98 l/100km,
 -consum carburant autobuz 18 m = 59,33 l/100km,
 Aplicând formula din metodologia de calcul și evaluare, a rezultat următorul punctaj pentru acest subfactor:
 - ofertantul asocieră [redacted]: $7,59 \times 12,5\% + 8,18 \times 80\% + 7,50 \times 7,5\% = 8,05$ puncte,
 - ofertantul [redacted] $8,50 \times 12,5\% + 8,37 \times 80\% + 7,69 \times 7,5\% = 8,33$ puncte.
 Consiliul reține că la acest factor de evaluare, cel mai mare punctaj a fost obținut de [redacted], pe baza documentelor din propria sa ofertă.
 Verificând veridicitatea susținerilor autorității contractante, Consiliul reține că, într-adevăr, testul respectiv arată consumurile indicate în documentele de evaluare, formulele de calcul fiind apreciate corect de comisia de evaluare și experții cooptați.
 În ceea ce privește Nivelul de zgomot măsurat în exterior în mers și staționare (pct. 2.4 din metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor), entitatea arată că au fost identificate în cadrul propunerii tehnice a ofertei [redacted] în documentul Buletin de încercări R 51 zgomot măsurat în exterior în mers și staționare, Anexa 10 pentru fiecare din cele trei game de autobuz și calculate conform metodologiei de calcul și evaluare, Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 10 m = 80,65 dB, Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 12 m = 80,65 dB, Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 18 m = 80,05 dB. Similar, au fost identificați în propunerea tehnică [redacted] documentele "Certificat omologare nr. 25 și 23, extindere emisii sonore - Regulation 51", valorile din buletinul de încercare pentru fiecare din cele trei game de autobuz și calculate conform metodologiei de calcul și evaluare, respectiv:
 - Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 10 m = 82,5 dB,
 - Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 12 m = 83,5 dB,
 - Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 18 m = 83,5 dB.
 Deși autoritatea analizează corectitudinea acestui factor de evaluare doar prin raportare la oferta [redacted], Consiliul observă că prin adresa nr. 13798/04.04.2018, [redacted] critica și acordarea punctajului la acest factor de evaluare și pentru [redacted].
 Astfel, Consiliul reține că potrivit ofertei [redacted], Nivel zgomot exterior în mers și staționare autobuz 10 m = 79 dB, autobuz 12 m = 79 dB și de 18 m = 80,95 dB.
 Aplicând formula din metodologia de calcul și evaluare, a rezultat următorul punctaj pentru acest subfactor:
 - [redacted] $2,5 \times 12,5\% + 2,5 \times 80\% + 2,47 \times 7,5\% = 2,49$ puncte,

- $2,44 \times 12,5\% + 2,5 \times 7,5\% = 2,44$ puncte,

- $2,39 \times 12,5\% + 2,36 \times 80\% + 2,39 \times 7,5\% = 2,36$ puncte.

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

Astfel, Consiliul reține că nu există niciun motiv a invalida actele întocmite de autoritatea contractantă, punctajul fiind riguros întocmit, deși criteriul de atribuire este foarte complicat.

În notele scise nr. 03-822/30.03.2018, dar și în veile ulterioare, subliniază că autoritatea contractantă ar fi solicitat ofertantei clarificări care ar fi condus la modificarea propunerii tehnice.

Consiliul mai reține că autoritatea contractantă a solicitat clarificări tuturor ofertanților, în egală măsură, niciunul dintre ei nefiind discriminat. De asemenea, din verificarea documentelor depuse în urma solicitărilor de clarificări, Consiliul nu a identificat documente din care să rezulte că s-ar fi modificat elemente ale propunerii tehnice sau elemente pe baza cărora se acordă punctajul, toate solicitările de clarificări fiind unele de completare sau confirmare.

La pagina 6 din același document, contestatoarea susține că în propunerea tehnică nu se regăsește angajamentul ferm al operatorului că dispune de personal și dotare tehnică pentru asigurarea activității de service, fiindu-i solicitată operatorului o clarificare în acest sens.

Consiliul constată că, într-adevăr, operatorului respectiv i s-a solicitat angajamentul respectiv. Cu toate acestea, concluzia că s-ar fi modificat propunerea tehnică este una forțată, din moment ce la dosarul cauzei se regăsește acordul de subcontractare cu de unde rezultă în mod clar angajamentul respectiv, dar și formularul DUAE al aceluși operator, care reprezintă declarația pe propria răspundere că are capacitatea tehnică necesară. Prin urmare, solicitarea angajamentului ferm și din partea operatorului nu face decât să confirme informațiile deja existente în ofertă, nefiind favorizată de autoritate.

În ceea ce privește, însă, criticile formulate de împotriva ofertei Consiliul reține că această ofertantă are interes în susținerea lor, deoarece o eventuală respingere a ofertei depuse de ar putea-o transforma pe în câștigătoare, în locul în condițiile în care punctajul s-ar recalcula.

Prin urmare, Consiliul va verifica criticile formulate de contestatoarea în condițiile în care, așa cum s-a arătat, diferența de punctaj între cele 3 oferte este nesemnificativă.

a formulat, pe calea contestației, critici cu privire la oferta care se regăsească și în notificarea prealabilă.

Prima critică vizează neconformitatea ofertei intrucât nu îndeplinește condiția "aceiași producător/aceeași marcă", în special în cazul tipodimensiunii din gama de 10 metri. În motivarea acestei cereri, contestatoarea arată că la Capitolul 2 "Condiții tehnice eliminatorii", poziția 1 din caietul de sarcini, se solicită ca "Toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi oferite trebuie să îndeplinească obligatoriu condiția de a

fi fabricate de același producător și sub aceeași marcă". Această condiție este prevăzută și la subsecțiunea 1.1. "Obiectul și Domeniul de aplicare", paragraful 2, din caietul de sarcini: "Toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi oferite trebuie să îndeplinească obligatoriu condiția de a fi fabricate de același producător și sub aceeași marcă". Conform informațiilor publice și disponibile pe platformele online, compania [REDACTED] a obținut dreptul de a produce sub licență autovehiculele marca Menaribus, model CityMood 12 - din gama de 12 metri - și CityMood 18 - din gama de 18 metri - în locația acestuia denumită HASANAGA FACTORY, din Bursa, Turcia. Tot din cercetările făcute pe platformele online se poate constata că societatea Italiana Autobus S.p.A. produce autovehiculele marca Menaribus, model CityMood 10 (din gama de 10 metri), dar și celelalte două modele din gama 12 m și 18 m în locația acestuia Via Fondo Valle Ufita, Fiumeri, Italia. Contestatoarea concluzionează că nu este respectată condiția de calificare a ofertei conforme "același producător, aceeași marcă", impusă de autoritatea contractantă, autobuzele din gama de 10 metri fiind produse de Industria Italiana Autobus S.p.A., Marca: Menaribus, comparativ cu cele din gama de 12 metri și 18 metri, produse de [REDACTED], Marca Menaribus sau [REDACTED].

În legătură cu toate aceste aspecte, prin răspunsul la notificarea prealabilă, entitatea contractantă a punctat numai că: "Din documentele de omologare C.E. și a răspunsurilor de clarificare prezentate în cadrul propunerii tehnice de către ofertantul [REDACTED] s-a demonstrat îndeplinirea cerinței "același producător/aceeași marcă" pentru toate gamele de autobuze oferite, așa cum a fost solicitată prin documentația de atribuire." În cererea de intervenție depusă, Consiliul reține că ofertanta [REDACTED] declară că îndeplinește respectiva cerință, indicând documentele din ofertă de unde rezultă acest lucru.

Verificând certificatele de omologare europene aflate în anexele 9a, 9b și 9c și certificatele de conformitate aflate în anexele 12a, 12b și 12c din volumul 25 al dosarului achiziției, Consiliul reține că toate tipurile de autobuze se fabrică și la HASANAGA FACTORY, din Bursa, Turcia, aspect care conduce la concluzia că oferta [REDACTED] îndeplinește cerința respectivă.

Cea de-a doua critică formulată de [REDACTED] se referă la nerespectarea cerinței "fără prototipuri sau serii mici" pentru autobuzele din gama de 10 metri. Contestatoarea își motivează critica pe aspectul că și în situația în care [REDACTED] ar fi preluat recent licența pentru producția de autobuze din gama de 10 metri și acest lucru ar atrage în mod automat respingerea ofertei ca fiind neconformă potrivit condiției impuse la Subsecțiunea 6.1. "Specificații constructive" din caietul de sarcini: "Autobuzele ce fac obiectul caietului de sarcini trebuie să prezinte o soluție unitară, verificată în practică pe un produs de serie omologat. Nu se admit prototipuri sau serii mici de autobuze." Consiliul reține că preluarea unei licențe nu înseamnă că autobuzul de 10 metri ar fi unul de serie mică sau prototip, în condițiile în care autobuzele beneficiază de omologare de tip. De asemenea, preluarea licenței înseamnă o soluție unitară, verificată în practică, în condițiile în care produsul licențiat îndeplinește aceste caracteristici, critica formulată de contestatoarea fiind o simplă speculație.

Nici textele din Directiva 70/156/CEE, invocate de contestatoare, nu sunt în sprijinul argumentelor sale, omologarea de tip prezentată referindu-se la autobuzele care formează obiectul procedurii, indicându-se în conținutul certificatelor că acestea se fabrică atât în Italia, la fabrica indicată de contestatoare, cât și în Turcia, deci și această critică este nefondată. Contestatoarea mai formulează critici legate de necuprinderea în prețuri oferită a cheltuielilor legate de amplasarea atelierului de servicii al terțului subcontractant [redacted] în afara Bucureștiului (aprox. 40 km), fapt care va genera, în opinia contestatoarei, costuri suplimentare autorității contractante față de oferta candidatului [redacted], prin achiziția de rovinețe (8 ani x 400 autobuze) combustibil și ore de lucru, invocând în acest sens, dispozițiile art. 137 alin. (3) lit. d) din Normele Metodologice, oferta este considerată neconformă atunci când: "propunerea financiară nu este corelată cu elementele propunerii tehnice ceea ce ar putea conduce la executarea defectuoasă a contractului, sau constituie o abatere de la legislația incidentă, altă decât cea în domeniul achizițiilor publice". Mai susține contestatoarea că oferta depusă de [redacted] este diminuată semnificativ față de valoarea necesară, având în vedere prevederile art. 14.3 din draftul de contract de furnizare de produse, "Furnizorul se obligă să desfășoare activitățile de servicii și de remediere a defecțiunilor care nu pot fi executate de achizitor în locațiile prevăzute la art.6 lit. r), în termen de garanție, pe teritoriul Municipiului București; în caz contrar, Furnizorul va suporta toate costurile, inclusiv costul rovinețelor pentru fiecare autobuz deplasat la servicii.", contestatoarea efectuând următorul calcul: - 560 Euro / bus x 8 ani x 400 vehicule = 1.792.000 Euro.

Consiliul reține că, acceptând servicii și pe raza județului Ilfov, pentru a nu restricționa competiția, entitatea nu poate ulterior, neexistând prevederi în acest sens, să elimine o ofertă pentru motivul că șoferii proprii vor efectua mai multe ore până la servicii, cu toate cheltuielile aferente. O astfel de interpretare ar lipsi de efecte modificarea adusă caietului de sarcini, în sensul permisiunii acordată operatorilor de a deține servicii-urși și pe raza județului Ilfov. Consiliul reține că în economia contractului, cele câteva deplasări la servicii necesare unor reparații care nu pot fi făcute în cele 8 ateliere din București, sunt neesențiale.

În același timp, calculul cu rovineța este eronat, existând posibilitatea ca această taxă să fie achitată doar la nevoie, pentru o zi, aspect luat în considerare de operatorul economic. Oricum, este exclus ca operatorul să plătească rovinețe pentru toate autobuzele pe cei 8 ani de acord-cadru, în condițiile în care nu este necesar acest lucru.

În ceea ce privește reevaluarea ofertei [redacted] criticile respective au fost analizate cu ocazia analizei modului de evaluare a precedentei oferte. Prin urmare, date fiind cele de mai sus, Consiliul observă că nu există niciun motiv pentru care oferta depusă de [redacted] să fie respinsă ca neconformă, deci contestația [redacted] cu privire la această ofertă va fi respinsă.

În ceea ce privește criticile formulate de [redacted] prin cererile de intervenție depuse, vizând conformitatea și admisibilitatea ofertei depuse de [redacted] Consiliul a stabilit că aceasta ar avea un interes în măsura în care Consiliul ar constata neconformitatea ofertei sale sau ar

dispună reevaluarea. Având în vedere că oferta câștigătoare a fost stabilită în mod corect, iar intervenția are interes în menținerea clasamentului în forma actuală, Consiliul apreciază ca fiind lipsite de interes criticile intervenientei cu privire la ofertele [redacted], motiv pentru care acestea vor fi respinse.

În ceea ce privește criticile formulate de contestatoarea [redacted] cu privire la oferta [redacted] din adresa nr. 13812/04.04.2017, contestatoarea invocă anumite vicii ale Certificatelor de conformitate depuse de [redacted] inclusiv autenticitatea acestora, aspecte care nu pot fi luate în considerare de Consiliu. Dacă [redacted] are cunoștință că unul dintre ofertanți a prezentat documente false, calea de urmat nu este contestația la Consiliu, ci sesizarea organelor competente.

În același timp, susținerea contestatoarei referitoare la anumite vicii ale testului SORT prezentat, de asemenea, nu vor fi luate în considerare de Consiliu, nefiind prezentată vreo dovadă că, autobuzul fiind echipat cu alte punți, potrivit documentației de atribuire, are un alt consum. Deci, contestatoarea nu aduce niciun argument concludent pentru care oferta [redacted] ar primi un punctaj mai mic la factorul de evaluare privind consumul.

Astfel, aceasta susține că ar trebui revizuite documentele referitoare la masa proprie a autovehiculelor și puterea motorului, dar asemenea critici nu pot fi admise de Consiliu, neexistând niciun dubiu cu privire la autenticitatea documentelor prezentate. De altfel, prezentarea unor documente false ar fi extrem de riscantă pentru ofertanți, mai cu seamă că documentele respective vor fi revizuite de Registrul Auto Român, în eventualitatea în care trebuie să omologheze autovehiculele. Mai reține Consiliul ca fiind relevante apărările autorității contractante cu privire la acești doi factori de evaluare, apărări expuse pe larg la paginile 36-37 din prezenta, susținute întru totul de informațiile din ofertele prezentate și din procesul-verbal de evaluare nr. 9/17.01.2018, aflat în volumul 36 din dosarul achiziției.

Contestatoarea mai formulează critici și cu privire la punctajul acordat contestatoarei [redacted] pentru factorul 2.13, coeficientul de disponibilitate. Potrivit metodologiei de calcul, „Punctajul acordat pentru factorul de evaluare - Coeficientul de disponibilitate peste 95% (factor de maxim), se va acorda astfel:

Se va puncta pe baza angajamentului ferm prezentat de ofertant la ofertă.

Toți ofertanții vor adăuga la oferta o declarație pe proprie răspundere prin care își asumă respectarea gradului minim de disponibilitate și includerea acestuia ca și clauză contractuală pentru ofertantul declarat câștigător.

Coeficientul de disponibilitate (D), exprimat în procente (%), definit astfel: numărul de autobuze disponibile să circule zilnic pentru autobuzele livrate, ținându-se cont de autobuzele imobilizate într-**zi din cauza defectelor tehnice.**

$D (\%) = (\text{Nr. autobuze cu podoa coborâtă disponibilă zilnic} / \text{Număr total autobuze cu podoa coborâtă din parc}) \times 100 (\%)$

Punctajul pentru factorul de evaluare Coeficient de disponibilitate D (%) (factor de maxim) se acordă astfel:
-pentru valoarea D (%), cea mai mare se acordă punctajul maxim alocat, respectiv 3,5 puncte;
-pentru alte valori ale acestui coeficient, punctajul ofertei n se acordă astfel:

$Pct_j n = ((Dn)/(Dmax)) \times 3,5 \text{ puncte}$ unde: Dmax = valoarea cea mai mare a coeficientului de disponibilitate dintre oferte; Dn = valoare coeficientului de disponibilitate al ofertantului n";

Din declarația ofertantei se observă că aceasta a oferit un procent de 95%, același cu cel al celorlalte două oferte, obținând 3,5 puncte. Prin urmare, menținerea din declarație referitoare la procentul de 5% autobuze aflate în mentenanță reprezintă, de fapt, o concluzie din interpretarea acestui factor de evaluare.
De altfel, criticile contestatoare referitoare la punctajul factorului tehnic al ofertei sunt lipsite de interes în condițiile în care oferta rămâne clasată pe primul loc, singura situație favorabilă pentru fiind eliminarea acestei oferte ca neconformă și recalcularea integrală a punctajului.

Ca o concluzie rezultată din analiza modului în care a fost desfășurată procedura de atribuire, Consiliul reține că autoritatea, prin organele desemnate, a fost ghidată de menținerea concurenței între operatori, solicitând tuturor clarificări și completări ale documentelor, aplicarea criteriului de atribuire fiind foarte strictă, în concordanță cu prevederile documentației de atribuire necriticate de operator, pe acest aspect.
Prin urmare, luând în considerare cele mai sus menționate, în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge ca nefondate contestățiile formulate de și în municipiul BUCUREȘTI.

Pe cale de consecință, Consiliul va admite cererile de intervenție formulate de și în municipiul BUCUREȘTI.
Instituțiile de interes în municipiul BUCUREȘTI, în baza legii și a mijloacelor de probă aflate la dosar, Pentru aceste motive,
modul de punctare al ofertei sale.

CONSILIUL DECIDE:
Instituțiile de interes în municipiul BUCUREȘTI, în baza legii și a mijloacelor de probă aflate la dosar, Pentru aceste motive,
modul de punctare al ofertei sale.

în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, respinge ca nefondate contestățiile formulate de și în municipiul BUCUREȘTI.

