

22711
14 03 21

Către: **Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor („CNSC”)**

Adresa București, Str. Stavropoleos nr. 6, sector 3, 030084

Email office@cnsr.ro

Fax +40213104642 / +40218900745

Spre știința: **Municipiul Sibiu**

Adresa Str. Brukenthal Samuel, nr. 2, Sibiu, cod postal 550178, Romania

Email monica.dancu@sibiu.ro

Tel. +40 269208880

Fax +40 269208813

În atenția Dnei. Monica Dancu

Referitor la: Contestație documentație de atribuire având anunț de participare CN1021114/15.05.2020

DOMNULE PREȘEDINTE,

Otokar Europe Filiala București SRL, cu sediul în Str. C.A. Rosetti, nr. 17, birou 009ResCo-work08, sector 2, București, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul București sub nr. J40/2887/2018, cod fiscal RO 38946570, reprezentată legal de către dl. **Sarp Cemal Alagöl**, (denumită în continuare „**Otokar România**”), în calitate de lider al Asocierii alcătuite din Otokar România și Otokar Otomotiv Ve Savunma Sanayi A.S („**Otokar Turcia**”) și împreună („**Asocierea**”), cu sediu procesual ales în București, B-dul Dacia nr. 30, et. 7, Sector 1, fax 0213196791, tel. 0213196790, în atenția dnei. Golea Daniela Emilia,

cu referire la procedura de achiziție publică „*Achiziția de mijloace de transport public CNG si sisteme conexe*”, număr anunț de participare CN1021114 din data de 15.05.2020 („Procedura”), organizată în baza Legii 98/2016 de Municipiul Sibiu, în calitate de autoritate contractantă („**Autoritatea contractantă**” sau „**Municipiul Sibiu**”),

în temeiul art. 8 și urm. din Legea 101/2016 *privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de*

concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor („Legea 101/2016”), astfel cum aceasta a fost modificată,

formulăm prezenta:

CONTESTAȚIE

prin care vă solicităm să dispuneți:

- 1. Anularea parțială a Raportului procedurii nr. 14273/25.02.2021 comunicat de Autoritatea contractantă prin intermediul SICAP la data de 09.03.2021 („Raportul Procedurii”) în ceea ce privește declararea ofertei Asocierii drept neconformă și, respectiv, declararea ofertei depuse de Mercedes-Benz Trucks & Buses Romania SRL („Mercedes”) drept admisibilă și câștigătoare și anularea oricăror alte acte juridice subsecvente emise de Autoritatea contractantă în acest sens, inclusiv a comunicărilor rezultatului procedurii transmise participanților la Procedură (în cazul subscrisei Comunicarea nr. 17599/09.03.2020). Pe cale de consecință, se impune anularea deciziei Autorității contractante prin care a declarat neconformă oferta Asocierii, iar oferta Mercedes drept admisibilă și câștigătoare;**
- 2. obligarea Autorității contractante la reevaluarea ofertei Asocierii, respectiv a ofertei Mercedes, din punctul de vedere al admisibilității în sensul declarării ofertei Asocierii drept conformă și admisibilă, respectiv a ofertei Mercedes drept inadmisibilă.**

pentru următoarele:

MOTIVE

I. SUCCINTĂ PREZENTARE A SITUAȚIEI DE FAPT

- 1. În data de 15.05.2020, Municipiul Sibiu, în calitate de autoritate contractantă, a publicat în SICAP anunțul de participare nr. CN1021114 cu privire la procedura de atribuire prin licitație deschisă on-line având ca obiect achiziția a 40 de autobuze ecologice, pe baza de gaz natural comprimat (CNG), precum și o serie de sisteme conexe detaliate la II.1.4 din Fișa de date („Contractul de achiziție”).**
- 2. În conformitate cu prevederile Fișei de date a achiziției (Anexa 1), valoarea estimată a Contractului de achiziție (fără TVA) este de 64.947.495,85 RON.**
- 3. Conform Raportului Procedurii (Anexa 2), la această procedură au depus oferte patru operatori economici, după cum urmează:**

- Subscrisa Asocieria Otokar Europe Filială București SRL și Otokar Otomotiv Ve Savunma Sanayi A.Ş
 - Asocieria SC BMC TRUCK&BUS SA & BMC Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş ("**BMC**")
 - BRIARI'S IND ("**BRIARI**")
 - Mercedes-Benz Trucks & Buses Romania SRL
4. Conform Declarației de participare încărcată de Autoritatea contractantă în SEAP singurul ofertant: (**Anexa 3**)
5. Conform aceluiași Raport al Procedurii, în urma evaluării ofertelor **doar oferta Mercedes a fost declarată admisibilă**, restul ofertelor fiind respinse astfel:
- oferta Asocierii a fost declarată **neconformă** (din perspectiva nerespectării Dimensiunii deschiderii libere a ușilor pentru călători de minim 1200 mm)
 - oferta BMC a fost declarată **neconformă** (din perspectiva nerespectării Dimensiunii deschiderii libere a ușilor pentru călători de minim 1200 mm) și, respectiv **inacceptabilă** (dat fiind că nu au răspuns în termen la solicitarea de clarificări privind prelungirea perioadei de valabilitate a ofertei și a garanției)
 - oferta BRIARI a fost declarată **inacceptabilă** (dat fiind că nu au răspuns în termen la solicitarea de clarificări privind prelungirea perioadei de valabilitate a ofertei și a garanției)
6. Preliminar luării deciziei privind neconformitatea ofertei subscrisei, Autoritatea contractantă ne-a adresat **4 solicitări de clarificări privind oferta** (față de care subscrisa a răspuns *integral* în termen), astfel:
- Adresa 83071/19.11.2020 – unde la punctele 21 și 23 ni s-au solicitat clarificări expres cu privire la *Deschiderea liberă a ușilor pentru călători*, pentru cele 2 tipuri de dimensiuni

La această solicitare am răspuns în termen, arătând punctual cum îndeplinim această cerință (detalii sunt incluse mai jos).
 - Adresa nr. 91905/24.12.2020 – prin care Autoritatea ne-a solicitat o serie de *alte* clarificări față de documentele transmise, însă fără nicio referire la Deschiderea liberă a ușilor
 - Adresa 1268/08.01.2020 – prin care, de asemenea, Autoritatea ne-a solicitat o serie de *alte* clarificări față de documentele transmise, însă fără nicio referire la Deschiderea liberă a ușilor
 - Adresa nr. 5335/25.01.2021 - prin care, iarăși, Autoritatea ne-a solicitat o serie de *alte* clarificări față de documentele transmise, însă fără nicio referire la Deschiderea liberă a ușilor

7. Așadar, Autoritatea a declarat oferta subscrisei neconformă în baza documentelor depuse în cadrul ofertei și a datelor furnizate ca răspuns la prima solicitare de clarificări, fără a reveni cu vreo solicitare suplimentară în acest sens, în cadrul celor 3 solicitări de clarificări care au urmat.
8. În data de 09.03.2021, prin Raportul Procedurii și prin Comunicarea Rezultatului nr. **17599/09.03.2020 (Anexa 4)** am luat act de faptul că oferta subscrisei a fost respinsă ca neconformă dat fiind că nu îndeplinește cerința privind deschiderea liberă a ușilor pentru călători de minim 1.200 mm pentru ambele tipuri de autobuze.
9. În cele ce urmează vom demonstra că decizia Autorității contractante este nelegală, oferta subscrisei fiind conformă.
10. Preliminar, arătăm însă că *Autoritatea pare să fi căutat cu orice preț să identifice o neconformitate în cadrul ofertei subscrisei, a adresat multiple solicitări de clarificări, ca în cele din urmă să ne descalifice pe un aspect ce a fost adresat doar prin prima solicitare de clarificări. Aceasta în condițiile în care oferta declarată câștigătoare ar fi trebuit, de asemenea, atent analizată și declarată inadmisibilă, din perspectiva faptului că a fost singura oferta care nu a declarat subcontractanți. Mai mult decât atât, subscrisei. Aceasta în condițiile în care autobuzele Conecto ale Mercedes sunt produse tot în Turcia folosind componente similare și cu un cost similar al forței de muncă.*

II. În mod greșit, a declarat Autoritatea contractantă oferta Asocierii drept neconformă

- Autoritatea contractantă a declarat oferta subscrisei neconformă pe baza unor prevederi din oferta BMC
11. În primul rând, arătăm faptul că atât prin prima solicitare de clarificări, cât și prin Comunicarea Rezultatului, **Autoritatea contractantă a citat greșit din oferta BMC, iar nu din oferta subscrisei.** Deși, în Comunicarea Rezultatului a corectat parțial acest lucru, făcând o corectă referire la paginile din oferta subscrisei, atunci când citează din ofertă prevederile considerate neconforme, citează practic din oferta BMC.
 12. Pentru a demonstra acest lucru arătăm următoarele: vă rugăm astfel să aveți mai întâi în vedere că de la **pagina 7 din Raportul procedurii** rezultă clar faptul că Autoritatea contractantă a imputat același tip de neconformitate atât ofertei Asocierii cât și ofertei BMC:

În urma evaluării propunerilor tehnice au fost declarate inacceptabile/neconforme/nedecevate de către comisia de evaluare ofertele depuse de următorii ofertanți:

Nr. crt.	Ofertant	Motivul care a stat la baza deciziei
1.	Asocierea: SC BMC TRUCK&BUS SA & BMC Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.S.	În urma analizării propunerii tehnice și a răspunsurilor la clarificările solicitate și postate pe SEAP de către ofertantul Asocierea: SC BMC TRUCK&BUS SA & BMC Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.S., comisia de evaluare declară oferta neconformă, în baza prevederilor art. 137, alin. (3), lit. a), din HG 395/2016, întrucât "nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini", referitor la cerințele din Caietul de sarcini: <ul style="list-style-type: none"> - cap. 6.3.1 Dimensiuni generale constructive ale autobuzului de 12 m și - cap. 6.3.2 Dimensiuni generale constructive ale autobuzului de 18 m, privind "Deschiderea liberă a ușilor pentru călători: minim 1.200 mm"
2.	Asocierea: Otokar Europe Filiala Bucuresti SRL & Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.S.	În urma analizării propunerii tehnice și a răspunsurilor la clarificările solicitate și postate pe SEAP de către ofertantul Asocierea: Otokar Europe Filiala Bucuresti SRL & Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.S., comisia de evaluare declară oferta neconformă, în baza prevederilor art. 137, alin. (3), lit. a), din HG 395/2016, întrucât "nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini", referitor la cerințele din Caietul de sarcini: <ul style="list-style-type: none"> - cap. 6.3.1 Dimensiuni generale constructive ale autobuzului de 12 m și - cap. 6.3.2 Dimensiuni generale constructive ale autobuzului de 18 m, privind "Deschiderea liberă a ușilor pentru călători: minim 1.200 mm"

13. Tot în **Raportul Procedurii**, la paginile 3 și 4 sunt detaliate numele fișierelor încărcate de ofertant, astfel:

Numele fișierelor din Oferta tehnica a Asocierii Otokar:

v/ DOKA:

- OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI CIF: R038946570
- OTOKAR OTOMOTIV VE SAVUNMA SANAYI A.S. CIF: 6490018272
- HS INVEST CIF: R021631500
- S & T ROMANIA CIF: R0 5175054

c) documente de oferta tehnica:

- [CN1021114/00141] Propunere Tehnica Partea6 pg956_1174.pdf,p7s, 26.07.2020 04:55
- [CN1021114/00140] Propunere Tehnica Partea5 pg811_955.pdf,p7s, 26.07.2020 04:54
- [CN1021114/00166] Propunere Tehnica Partea3 r pg246_495.pdf,p7s, 27.07.2020 11:42
- [CN1021114/00143] Propunere Tehnica Partea8 pg1331_1586.pdf,p7s, 26.07.2020 04:58
- [CN1021114/00218] Propunere Tehnica Partea2 r pg97_245.pdf,p7s, 27.07.2020 14:43
- [CN1021114/00136] Propunere Tehnica Partea1 pg1_96.pdf,p7s, 26.07.2020 04:48
- [CN1021114/00139] Propunere Tehnica Partea4 pg496_810.pdf,p7s, 26.07.2020 04:53
- [CN1021114/00142] Propunere Tehnica Partea7 pg1175_1330.pdf,p7s, 26.07.2020 04:56
- [CN1021114/00144] Propunere Tehnica Partea9 pg1587_1669.pdf,p7s, 26.07.2020 04:59

Numele fișierelor din Oferta tehnica a BMC:

- BMC TRUCK & BUS CIF: R0 14442959
- S & T ROMANIA CIF: R0 5175054
- BMC OTOMOTIV SANAYI VE TICARET A.S. CIF: 3770439888

c) documente de oferta tehnica:

- [CN1021114/00184] Oferta Tehnica SIBIU CNG 12m si 18m_Partea 6.pdf,p7s, 27.07.2020 13:10
- [CN1021114/00187] Oferta Tehnica SIBIU CNG 12m si 18m_Partea 8.pdf,p7s, 27.07.2020 13:11
- [CN1021114/00182] Oferta Tehnica SIBIU CNG 12m si 18m_Partea 4.pdf,p7s, 27.07.2020 13:08
- [CN1021114/00189] Oferta Tehnica SIBIU CNG 12m si 18m_Partea 10.pdf,p7s, 27.07.2020 13:12
- [CN1021114/00188] Oferta Tehnica SIBIU CNG 12m si 18m_Partea 9.pdf,p7s, 27.07.2020 13:11
- [CN1021114/00185] Oferta Tehnica SIBIU CNG 12m si 18m_Partea 7.pdf,p7s, 27.07.2020 13:10
- [CN1021114/00181] Oferta Tehnica SIBIU CNG 12m si 18m_Partea 3.pdf,p7s, 27.07.2020 13:09
- [CN1021114/00180] Oferta Tehnica SIBIU CNG 12m si 18m_Partea 2.pdf,p7s, 27.07.2020 13:07
- [CN1021114/00183] Oferta Tehnica SIBIU CNG 12m si 18m_Partea 5.pdf,p7s, 27.07.2020 13:09
- [CN1021114/00179] Oferta Tehnica SIBIU CNG 12m si 18m_Partea 1.pdf,p7s, 27.07.2020 13:07

14. În Adresa nr. 83071/19.11.2020 (prima adresă de solicitări clarificări), unde la punctele 21 și 23 ni s-au solicitat clarificări expres cu privire la *Deschiderea liberă a ușilor pentru călători*, pentru cele 2 tipuri de dimensiuni, **Autoritatea a indicat numele fișierului din Oferta tehnică a BMC, citând practic din conținutul**

acesteia, după cum am redat mai jos. Or, vom arăta mai jos, la următorul punct, că subscrisa nu a menționat în acele secțiuni

21. În conformitate cu cerințele din Caietul de sarcini, cap. 6.3.2 Dimensiuni generale constructive ale autobuzului de 12 m s-a solicitat: "Caracteristicile dimensionale ale autobuzelor vor fi următoarele: (...) Dimensiuni interioare: (...) Deschiderea liberă a ușilor pentru călători: minim 1.200 mm (...)"

În cadrul propunerii tehnice (fișierul Oferta Tehnică SIBIU CNG 12m și 18m_Parte 1.pdf, pag.

și

fișierul Oferta Tehnică SIBIU CNG 12m și 18m_Parte 2.pdf, pag.

ofertantul a precizat:

totodată, k

23. În conformitate cu cerințele din Caietul de sarcini, cap. 6.3.2 Dimensiuni generale constructive ale autobuzului de 18 m s-a solicitat: "Caracteristicile dimensionale ale autobuzelor vor fi următoarele: (...) Dimensiuni interioare: (...) Deschiderea liberă a ușilor pentru călători: minim 1.200 mm (...)"

În cadrul propunerii tehnice (fișierul Oferta Tehnică SIBIU CNG 12m și 18m_Parte 1.pdf, pag.

și

fișierul Oferta Tehnică SIBIU CNG 12m și 18m_Parte 2.pdf, pag.

div. pcti precizat:

15. Or, în oferta subscrisei, în documentul denumit "Propunere Tehnică Parte 1", subscrisa am declarat, la pagina 11 (autobuzul de 12 m) și la pagina 15 (autobuzul de 18 m) următoarele, care confirmă respectarea cerințelor din Anexele 1 și 1.2 din caietul de sarcini:

16. Este astfel evident că Autoritatea contractantă a avut în vedere de fapt oferta BMC, iar nu oferta subscrisei. Învederăm faptul că abia la momentul Raportului, când am văzut ce documente au încărcat ceilalți ofertanți și faptul că Autoritatea a imputat BMC aspectul deschiderii ușilor, am avut o înțelegere completă cu privire la solicitarea din Adresa de clarificări sus menționată.
17. Prin **Comunicarea Rezultatului**, Autoritatea contractantă a corectat referirea la propunerea tehnică a subscrisei (citând corect denumirea fișierului), **însă de asemenea, citează greșit din aceeași oferta a BMC iar nu din oferta subscrisei.** Astfel:

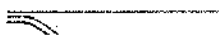
Termen limită de răspuns: 20.12.2023 (inclusiv), ora...

18. Vă rugăm astfel să observați că la pagina din oferta subscrisei, **Asocierea nu a menționat nicidecum Lățime ușă cum invocă Autoritatea contractantă în Comunicarea rezultatului, ci minim**
19. Este astfel evident, în primul rând că, în mod greșit, Autoritatea contractantă și-a întemeiat decizia, astfel cum a fost comunicată prin Comunicarea rezultatului, în baza unor prevederi din Oferta BMC, iar nu din oferta subscrisei, motiv pentru care vă rugăm să dispuneți anularea acesteia.
- Oferta Asocierii este conformă. Decizia Autorității este profund greșită
20. Dincolo de aspecte formale menționate, însă extrem de importante având în vedere că, întreaga procedură de achiziții este supusă rigorilor de respectare a unor cerințe minime, vom demonstra în cele ce urmează că oferta Asocierii este conformă, iar decizia Autorității este profund greșită.

21. Astfel, după ce analizează preținsa prevedere din oferta subscrisei, precum și răspunsul la clarificări oferit, Autoritatea contractantă concluzionează (pentru ambele tipuri de autobuze de 12m și 18 m):
22. Așadar, în esență, Autoritatea contractantă ne-a imputat, în esență, faptul că:
- (i) Documentele depuse ca anexă la răspunsul la clarificări (Anexa 8 la Răspuns) nu confirmă deschiderea liberă a ușilor *măsurată între barele de sprijin* (mânere) de 1.200 mm.
 - (ii) Desenele cu dimensiunile autobuzelor ar arăta o deschidere a ușilor mai mică de 1
23. În al doilea rând, subscrisa nu face nicio confuzie între Lățimea minimă a ușilor și Lățimea carcasei. Pentru Lățimea minimă a ușilor subscrisa am declarat că îndeplinesc cerințele impuse. Mai mult, omologarea nu se poate obține dacă cerințele din Regulamentul 107 invocat de Autoritate nu sunt pe deplin respectate. Lățimea carcasei a fost transmisă tocmai pentru a demonstra Autorității că oferta depusă asigură pe deplin Deschiderea asumată de 1.200 mm.
24. În acest context însă, dorim să aducem în atenție (*fără a ataca în vreun fel cerințele din documentația de atribuire*) faptul că însăși modul în care Autoritatea a formulat cerințele de minim 1.200 mm, atât pentru Lățime cât și pentru Deschiderea liberă a ușilor **denotă o rea voință** în sensul de a asigura o descalificare a ofertanților care ar fi ofertat fix minimul (cum a fost în cazul BMC). Astfel dacă pentru Autoritate – *de bună credință* - era **atât de important** să aibă diferențierea între Lățime și Deschidere, **ar fi trebuit să stabilească pentru Lățime un minim mai mare decât pentru Deschidere**. Autoritatea nu a făcut acest lucru! Rezultă o clară rea voință din moment ce acest lucru a fost atent avut în vedere în evaluare. Subscrisa însă (spre

deosebire de BMC) nu și-a asumat Lățimea ca fiind fix de 1.200 mm ci de **minim**, în deplin acord cu Regulamentul 107, și prin urmare, oferta subscrisei nu poate fi respinsă drept neconformă.

25. Pe fond, vom începe, în primul rând cu ultimul aspect, al **desenului indicat de Autoritatea contractantă**, care aparent ar susține ideea neconformității ofertei subscrisei, dat fiind că în imagine inclusă de Autoritatea contractantă în Comunicarea Rezultatului (a se vedea mai sus) apare numărul de
26. Desenul de mai sus este într-adevăr extras din oferta subscrisei (pagina 260 din oferta tehnică a subscrisei), pagină redăpusă în format mai lizibil ca Anexă 6 la răspunsul la solicitarea de clarificări nr. 83071/19.11.2020, întrebările 13 și 14.
27. Vă rugăm să observați însă mai întâi că, desenul sus menționat arată o **ușă închisă, NU O UȘĂ DESCHISĂ**, iar dimensiunea de mm măsoară de fapt, distanța de la marginea **PROFILULUI aplicat pe partea din interior a ușii** (când ușile sunt închise), profil pe care sunt prinse barele ușilor (pe exterior, profilul fiind marcat cu o parte întunecată). Cota de mm pe decuparea extrasului din Anexa 6 indică **lățimea totală a părții vitrate a ușii**, măsurată cu ușa închisă, nu reprezintă deschiderea ușilor și nu are nicio legătură cu cotele deduse empiric de autoritate pentru ușa deschisă.
28. Din imaginile de mai jos se poate vedea cu claritate că nicidecum distanța menționată în desenul prezentat de subscrisea (inclus în Comunicarea Rezultatului – partea stângă de mai jos) nu arată o deschidere a ușilor, ci măsoară o lățime interioară între profile (a se vedea imaginea din partea dreaptă de mai jos).



29. Or, chiar Autoritatea în paragraful citat mai sus din Comunicarea rezultatului invocă faptul că, potrivit Regulamentului 107 **distanța trebuie calculată cu ușile deschise**.

Prin urmare, Autoritatea nu poate aplica dublă măsură, în sensul de a se referi la ușile deschise, dar a determina conformitatea pe baza unui desen a ușilor închise!

30. În plus, în Anexa 6 la Răspunsul la solicitarea la clarificări nu sunt incluse desene tehnice de proiectare *detaaliată* realizate la scară.
31. *Cota de* *mm* pe decuparea extrasului din Anexa 6 *nu indică lățimea totală a* ușilor măsurată în poziția închisă, după cum afirmă autoritatea, deoarece la o examinare atentă a detaliilor desenului din Anexa 6 se poate observa că lățimea totală este mai mare.
32. Așadar, în încercarea de a găsi o neconformitate ofertei subscrisei, Autoritatea contractantă s-a bazat în mod substanțial pe un desen care nu arată deschiderea ușilor și care oricum a fost redepus, ca răspuns la solicitarea de clarificări din nr. 83071/19.11.2020, prin care am răspuns la alte întrebări (respectiv 13 și 14), decât întrebările 21 și 23 ce au vizat Deschiderea liberă a ușilor. Așadar, Autoritatea contractantă dacă, observând acel desen în aparentă contradicție cu cele declarate și dovedite de subscrisa ca răspuns la întrebările nr. 21 și 23, **ar fi putut cel puțin, să ne mai adreseze o solicitare de clarificare, în virtutea rolului său activ, a principiului proporționalității și a interesului său de a asigura că în procedură sunt permise ofertele admisibile tocmai pentru asigurarea competitivității.** Această, în condițiile în care ulterior răspunsului, Autoritatea a revenit cu alte 3 seturi de clarificări. Vom reveni însă mai jos asupra rolului activ al Autorității contractante.
33. **Cu privire la celelalte aspecte imputate, respectiv că lățimea ușilor fiind de** *mm* **nu ar permite o deschidere a ușilor de** *mm*, **respectiv că nu am fi dovedit prin răspunsul la clarificări conformitatea ofertei, arătăm argumentele noastre în cele ce urmează:**
34. În capitolele 6.3.1, 6.3.2 din Caietul de sarcini, pagina 16, Autoritatea contractantă a stabilit **cerința minimă pentru deschiderea liberă a ușilor de 1.200 mm:**

6.3.1 Dimensiuni generale constructive ale autobuzului de 12 m

Caracteristicile dimensiunilor constructive vor fi cum urmează:

- Dimensiuni exterioare:
 - 1 Lungime totală: maxim 12.200 mm
 - 2 Lățime totală maximă 2.400 mm
 - 3 Lățime totală în cabină 2.150 mm din exteriorul șasiului
 - 4 Înălțimea maximă de la nivelul solului la vârfurile șasiului C-ABS (R) R 107 înaltă și în funcție de nivelul șasiului și de nivelul solului
- Dimensiuni interioare:
 - 1 Înălțimea minimă a cunostanței pentru călători, calculată pe baza înălțimii de vârf a șasiului 2.200 mm.
 - 2 Deschiderea liberă a ușilor pentru călători: minim 1.200 mm
 - 3 Panta scării minime 650 mm.
 - 4 Panta minimă a scării va respecta prevederile CEE-ONU R 107

6.3.2 Dimensiuni generale constructive ale autobuzului de 18 m

Caracteristicile dimensiunilor constructive ale autobuzului vor fi cum urmează:

- Dimensiuni exterioare:
 - 1 Lungime totală: maxim 18.200 mm
 - 2 Lățime totală: maxim 2.400 mm
 - 3 Lățime totală maximă 2.150 mm din exterior șasiului
 - 4 Înălțimea maximă de la nivelul solului va respecta prevederile CEE-ONU R 107 înaltă și în funcție de nivelul șasiului și de nivelul solului
- Dimensiuni interioare:
 - 1 Înălțimea minimă a cunostanței pentru călători, calculată pe baza înălțimii de vârf a șasiului 2.200 mm.
 - 2 Deschiderea liberă a ușilor pentru călători: minim 1.200 mm
 - 3 Panta scării minime 650 mm.
 - 4 Panta minimă a scării va respecta prevederile CEE-ONU R 107

35. Prin oferta tehnică, subscrisa ne-am asumat, pe de o parte, așa cum arătam, respectarea valorilor minime impuse prin Caietul de Sarcini, respectiv de minim 1.200 mm atât pentru Lățimea ușilor cât și pentru Deschiderea liberă a ușilor.
36. Astfel, în primul rând, la paginile 11 și 15 din Oferta Tehnică ne-am asumat respectarea cerințelor drept cerințe minime:

• Aria vizibilă și (minim) 60%

La paginile 97 și 100, de asemenea, Asocieria a reconfirmat îndeplinirea cerințelor impuse de Autoritatea contractantă, inclusiv prin Anexele 1 și 1.2 la Caietul de Sarcini.

37. În plus, la paginile 157 și 158 din Oferta tehnică, Asocieria a **confirmat expres** respectarea cerințelor din Capitolele 6.3.1 și respectiv 6.3.2 din Caietul de Sarcini unde s-au stabilit *cerințele minime privind Deschiderea liberă a ușilor*, astfel (extras din ofertă) și **și-a asumat expres dimensiunea de fix** mm pentru Deschiderea liberă a ușilor:

3.3.1. Ușile trebuie să prezinte caracteristicile și să aibă următoarele dimensiuni:

Caracteristicile dimensionale ale ușilor vor fi următoarele:

- Dimensiuni exterioare:
 - a) Lățime totală: maxim 1.200 mm;
 - b) Înălțime totală: maxim 2.400 mm;
 - c) Lățime totală maximă (lățime oglișcă exterioară);
 - d) Înălțimea pedalei de la nivelul drumului va respecta prevederile CEE-ONU R 107, inclusiv cele referitoare la accesul nelimitat al persoanelor cu mobilitate redusă.
- Dimensiuni interioare:
 - e) Înălțimea interioară a compartimentului pentru călători, calculată pe baza unui unghi de trecere minim 2.300 mm;
 - f) Deschiderea liberă a ușilor pentru călători: minim 1.200 mm;
 - g) Pasul scunzelor: înălțim 650 mm;
 - h) Panta interioară a pedalei va respecta prevederile CEE-ONU R 107.

OFERTANȚA ÎNDEPLINĂ

„deschiderea liberă a ușilor”

a ușilor.

38. Așadar, **Asocierea și-a asumat expres prin oferta tehnică pagina 157 (autobuzul de 12 m) și la pagina 158 (autobuzul de 18 m) că Deschiderea liberă a ușilor este de fix _____mm, conform Regulamentului 107.**
39. Mai mult, în ceea ce privește Lățimea ușilor, prin Caietul de Sarcini, pagina 27, capitolul 7.11 Ușile de acces s-a solicitat o dimensiune a lățimii de minim 1.200 mm:

Numărul ușilor de acces va fi de minim 3 la tipodimensiunea de 12 m, respectiv de minim 4 la tipodimensiunea de 18 m, situate pe partea dreaptă a autobuzelor, cu câte 2 foi de uși fiecare, cu funcționare automată, lățime pentru fiecare ușă de minim 1.200 mm. Conducătorul auto va avea acces în autobuz prin prima foaie a ușii din față, care poate fi acționată în mod independent față de restul ușilor pentru călători.

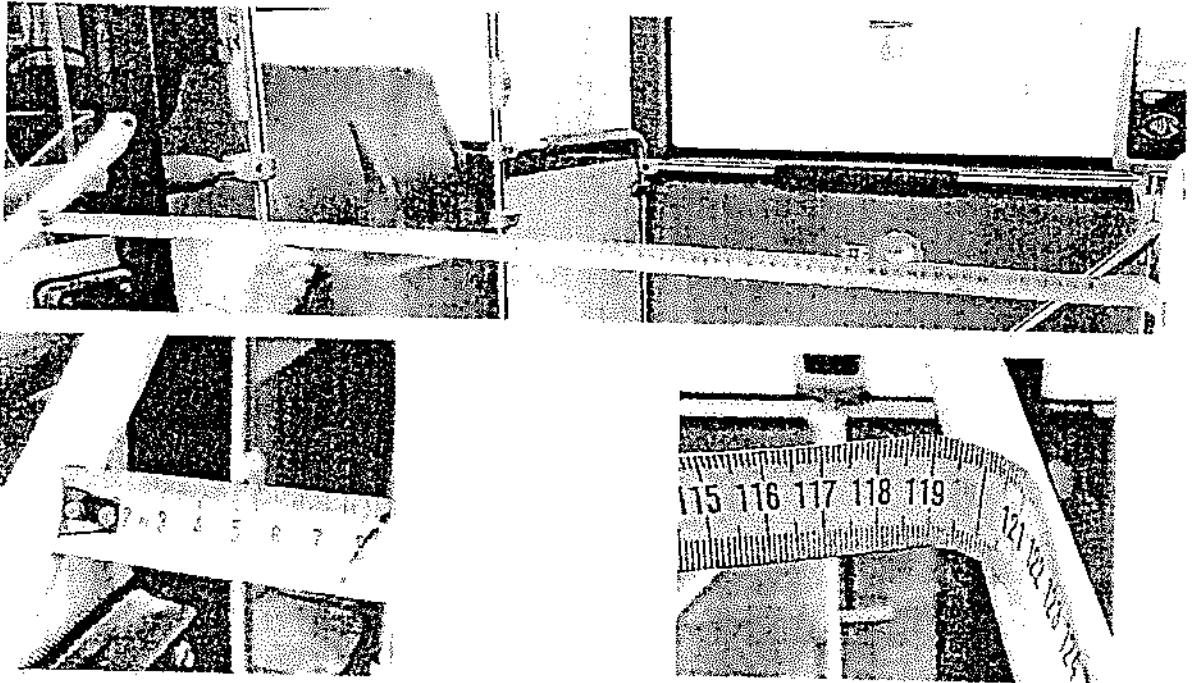
cerință complet îndeplinită de Asociere, prin declarațiile de la pagina 11 și 15 (sus citate) precum și prin faptul că la pagina 177 din Oferta Tehnică, a fost inclusă declarația expresă a ofertantului cu privire la respectarea cerințelor din Cap. 7.11 din Caietul de sarcini (extras mai jos din Ofertă).

40. Menționăm, în acest context, că în Caietul de Sarcini nu s-au solicitat niciunde documente tehnice care să descrie în detaliu construcția și dimensiunile ușilor de acces călători și a deschiderilor acestora, ca atare conformitatea atât cu privire la lățimea ușilor cât și cu privire la deschiderea liberă a acestora, a fost PE DEPLIN îndeplinită și demonstrată prin *declarațiile și angajamentele asumate de Asocieri în ofertă*, așa cum reies cu claritate din cele prezentate mai sus.
41. Așadar, din cele de mai sus, rezultă că prin ofertă subscrisa și-a asumat expres:
- Lățimea ușilor: *minim* mm
 - Deschiderea liberă a ușilor: mm
42. În acest context, Autoritatea contractantă ne-a solicitat, la punctele 21 și 23 din Adresa 83071/19.11.2020, să clarificăm cum îndeplinește oferta noastră cerința privind deschiderea liberă a ușilor de 1.200 min.
43. Subscrisa am răspuns în termen arătând, pentru ambele tipuri de autobuze că (răspunsul a fost similar pentru întrebarea nr. 23):

... mai mult, în cuprinsul răspunsului am integrat și desenul de mai jos, pe care am menționat că susține deschiderea...

45. În Anexa 8 la răspunsul la clarificări, ce conține fișa tehnică a ușilor, sunt multiple detalii privind componentele din construcția ușii și cotele lor, inclusiv evidențierea valorii de mm pentru lățimea carcusei ușii. Dimensiunea de mm permite în mod expres asigurarea unei deschideri libere a ușilor de mm măsurată între mâneretele de sprijin.
46. Prin urmare, susținerile autorității contractante în sensul că în Anexa 8 nu am fi demonstrat că deschiderea liberă a ușilor măsurată între barele de sprijin (mânerete) este de 1200 mm sunt complet lipsite de temei, dar chiar și de rea credință, în condițiile în care această detaliere a fost deja prezentată în corpul răspunsului. Mai mult decât atât, analizarea cotelor detaliate de proiectare din Anexa 8 de către un specialist în domeniu, ar fi permis recalcularea valorii în discuție.
47. De asemenea, prin faptul că am redeclarat (ceea ce declarasem oricum în ofertă) că deschiderea liberă a ușilor (între mânerete) este de mm și am demonstrat cu fișa tehnică că lățimea carcusei ușii este de mm, rezulta în mod evident că deschiderea ofertată (asumată expres) este perfect posibilă în autobuzele oferite.
48. În plus, Autoritatea invocă în susținerea poziției sale desenele din Anexa 6 și din Anexa 4 la răspunsul transmis de subscria la solicitarea de clarificări.
49. Cu privire la desenul din Anexa 6, am arătat mai sus că dimensiunea de mm nu se referă în niciun caz la deschiderea ușilor.
50. În ceea ce privește desenele incluse în Anexa 4, desene atașate la certificatele de omologare cu care răspundeam la întrebarea 9 din solicitarea de clarificări, arătăm că toate aceste desene indică o singură dimensiune a ușilor închise. Așadar, în niciun caz nu avea de unde deduce Autoritatea că din desenele prezentate în Anexa 4, deschiderea liberă a ușilor ar fi mai mică de mm.
51. Mai mult, arătăm că, așa cum reiese din Anexa 4, pagina 3 (extras mai jos) certificat similar de omologare (cu aceleași dimensiuni ale ușilor) există și pentru autobuzele Otocar furnizate în București (, cele oferite pentru Sibiu fiind).

52. Mai jos demonstrăm, cu poze din autobuzele Otokar livrate și care circulă în București că deschiderea liberă a ușilor este fix de 1.200 mm. (pozele fiind chiar din autobuze rulate în București).



53. Prin urmare, argumentele Autorității contractante sunt pe deplin neîntemeiate, Asocieria ofertând un produs conform, pe care îl poate produce așa cum demonstrează cele 400 de autobuze deja livrate în București.
54. În orice caz, în comunicarea rezultatului Autoritatea contractantă citează elemente din regulamentul 107 care nu doar că nu au relevanță față de deschiderea liberă a ușilor, dar sunt de natură de a crea confuzie. Astfel, Autoritatea face referire la cota de 1.100 pentru Clasa I vehicul, însă aceasta se referă la înălțimea panoului superior iar nu la deschiderea ușilor. Prin urmare, diagramele explicative inserate în comunicarea rezultatului nu au nicio relevanță și doar creează confuzie.

➤ Autoritatea a încălcat principiul proporționalității și rolul activ

55. În orice caz, dacă Autoritatea ar fi fost de bună credință, ar fi trebuit cel puțin să ne solicite clarificări suplimentare față de aspectul observat în Anexele 4 și 6 de la răspunsul la clarificări, care în orice caz răspundeau unor ale solicitări de clarificări.

56. Autoritatea nu a făcut acest lucru ci a preferat să aplice cea mai drastică sancțiune, respectiv declararea ofertei subscrisei drept inadmisibilă, **cu încălcarea gravă a principiului proporționalității**, statuat la art. 2 (2) din Legea 98/2016.

57. Aceasta cu atât mai mult cu cât, Autoritatea ne-a adresat o serie de alte 3 runde de clarificări după ce a primit Anexele 4 și 6 pe care își întemeiază decizia.

Așadar, Autoritatea contractantă ar fi trebuit să solicite clarificări suplimentare cel puțin din perspectiva faptului că în ofertă și în răspunsul la clarificări subscrisea ne-au asumat și am arătat cum îndeplinim Deschiderea ușilor între bare de minim 1.200 mm.

58. Este astfel evident că autoritatea și-a încălcat în mod evident obligația de a asigura rol activ dar mai ales a încălcat principiul proporționalității.

➤ O abordare similară privind dimensiunile ușilor a fost validată în trecut de autorități contractante și CNSC

59. Arătăm că subscrisea a fost declarată câștigătoare în procedura organizată de Municipiul București pentru achiziția a 400 autobuze urbane („**Procedura PMB**”) având număr de anunț de participare nr. 178152/18.08.2017, procedură care a avut cerințe tehnice identice cu privire la lățimea și deschiderea liberă a ușilor și unde subscrisea am oferit în mod similar. În cadrul Procedurii PMB, **atât autoritatea contractantă, cât și CNSC a validat modul în subscrisea am oferit cele două valori** (lățime minimă a ușilor și deschidere liberă a ușilor), considerând oferta Otokar acceptabilă și conformă.

60. Arătăm că în cadrul Procedurii PMB, prin caietul de sarcini, autoritatea contractantă a solicitat următoarele valori ale ușilor:

B. Dimensiuni interioare.

- Lățimea interioară a ușii min. 2 200 mm;
- Deschiderea liberă a ușilor pentru călători: min. 1.200 mm;
Postul șoferilor: conform prevederilor reglementărilor în vigoare;
Panta imediată a podelei: va respecta reglementările internaționale.

7.9. UȘILE DE ACCES

Condiții tehnice.

Ușile de acces în salonul de călători vor avea câte 2 foi de uși fiecare, lățime minimă pentru fiecare ușă 1200 mm. Pentru postul de conducere prima foaie a ușii va avea și deschidere independentă.

61. În cadrul ofertei subscrisei (care a fost desemnată și oferta câștigătoare, în pofida contestațiilor cu privire la rezultatul procedurii), Otokar a oferit următoarele valori: (i) o lățime a ușilor de 1200 mm, cum rezultă din imaginea de mai jos și (ii) o deschidere liberă a ușilor de minim 1200 mm, așa cum rezultă din extrasul de mai jos.

62. Este important a se sublinia că aceste valori au fost acceptate de către autoritatea contractantă și validate în cadrul unor contestații împotriva raportului Procedurii PMB, prin care s-a invocat inclusiv argumentul potrivit căruia nu am fi respectat cerința privind deschiderea liberă a ușilor.
63. CNSC a respins această critică, printre altele, constatând conformitatea ofertei subscrisei din acest punct de vedere. În orice caz, subliniază CNSC că o modificare a golului cu 10 cm (i.e. 1200 mm sau 1100 mm) nu poate pune la îndoială posibilitatea dotării autobuzelor cu uși conform Caietului de sarcini:

... [redacted] ...

64. Așa cum am arătat mai sus, **Otokar a oferit aceleași valori (admisibile în cadrul Procedurii PMB) și în cadrul Procedurii ce face obiectul acestei contestații.** Față de cerințele Caietului de sarcini care stabileau:

- Dimensiuni interioare:
 - o Înălțimea interioară a compartimentului pentru călători, calculată pe cabanul central de trecere: minim 2.300 mm;
 - o Deschiderea liberă a ușilor pentru călători: minim 1.200 mm;
 - o Pasul scaunelor: minim 650 mm;
 - o Panta interioară a podelei va respecta prevederile CER-ONU R-107

7.11 Ușile de acces

Numărul ușilor de acces va fi de minim 3 la tipodimensiunea de 12 m, respectiv de minim 4 la tipodimensiunea de 18 m, situate pe partea dreaptă a autobuzelor, cu câte 2 foi de uz fiecare, cu funcționare automată, lățime pentru fiecare ușă de minim 1.200 mm. Conducătorul auto va avea acces în autobuz prin prima foaie a ușii din față, care poate fi acționată în mod independent față de restul ușilor pentru călători.

65. Subscrisa a oferțat în deplină conformitate cu acestea, o deschidere liberă a ușilor de minim _____ mm și o lățime de _____ mm, astfel cum permite Caietul de sarcini și cum am arătat în detaliu mai sus.
66. Este astfel evident o dată în plus că susținerile Autorității contractante privind neconformitatea ofertei subscrisei sunt complet neîntemeiate și nu pot justifica respingerea ofertei subscrisei ca neconformă.

III. Oferta MERCEDES nu respectă exigențele Legii 98/2016 și ale Fișei de date în ceea ce privește desemnarea subcontractanților – Oferta Mercedes trebuia declarată inacceptabilă

67. Potrivit datelor disponibile în SEAP (Anexa 3 la prezenta contestație), ofertantul MERCEDES este singurul ofertant care nu a declarat subcontractanți în cadrul ofertei, deși obiectul contractului atribuit în cadrul Procedurii include unele componente pe care ofertanții, producători de autobuze, nu au capacitatea de a le produce în regim propriu și pe care aceștia le subcontractează în mod uzual. Or, Mercedes, în mod nepermis, a omis să indice vreun subcontractant în cadrul ofertei sale, astfel cum vor arăta în cele ce urmează.
68. Potrivit art. 3 alin. (1) lit. yy) din Legea 98/2016, subcontractantul este

„orice operator economic care nu este parte a unui contract de achiziție publică și care execută și/sau furnizează anumite părți ori elemente ale lucrărilor sau ale construcției ori îndeplinesc activități care fac parte din obiectul contractului de achiziție publică, răspunzând în fața contractantului de organizarea și derularea tuturor etapelor necesare în acest scop”.

69. De asemenea, potrivit art. 55 din Legea 98/2016:

„(1) Autoritatea contractantă solicită ofertantului/candidatului să precizeze în ofertă ori în solicitarea de participare: a) partea/părțile din contract pe care

intentionează să o/le subcontracteze; și b) datele de identificare ale subcontractanților propuși, dacă aceștia din urmă sunt cunoscuți la momentul depunerii ofertei sau a solicitării de participare. (2) Subcontractanții propuși trebuie să respecte aceleași obligații ca și ofertanții, în domeniul mediului, social și al relațiilor de muncă, stabilite prin legislația adoptată la nivelul Uniunii Europene, legislația națională, prin acorduri colective sau prin tratatele și acordurile internaționale în aceste domenii, prevăzute în documentația de atribuire potrivit art. 51 alin. (1)".

70. Iar potrivit art. 193 alin. (3) din Lege:

„În cazul în care ofertantul/candidatul intenționează să subcontracteze o parte/părți din contract, **DUAЕ include și informații privind partea din contract care urmează a fi eventual subcontractată și va avea anexat acordul de subcontractare.** Subcontractanții pe a căror capacitate se bazează ofertantul/candidatul trebuie să completeze, la rândul lor, DUAЕ separat, incluzând toate informațiile menționate la alin. (1) lit. a), precum și cele de la alin. (1) lit. b) și c) care prezintă relevanță din perspectiva capacităților subcontractanților pe care se bazează ofertantul/candidatul în cadrul procedurii de atribuire respective. În cazul subcontractanților pe a căror capacitate ofertantul/candidatul nu se bazează, DUAЕ va conține numai informațiile menționate la alin. (1) lit. a)."

71. În cazul de față, există o serie de componente care fac parte din obiectul contractului, dar care nu sunt furnizate de către ofertantul principal și cu privire la care Mercedes nu a declarat niciun subcontractant, deși avea obligația să o facă. Acestea sunt sistemele conexe ce fac parte din obiectul contractului și care includ cu titlu de exemplu: sistemele de e-ticketing (împreună cu toată infrastructura software și hardware), sistemele de informare din stații, sistemele de monitorizare și management a flotei, aplicația software de mobilitate urbană etc. **Toate aceste componente NU sunt realizat în regim propriu de niciun producător de autobuze, acestia neavând capacitate tehnică în acest sens, fiind întotdeauna subcontractate către terțe părți.**
72. Or, în cazul în care contractul ce urmează a fi atribuit include activități/elemente pe care Mercedes nu le produce și nu le poate furniza de sine stătător, există **obligația subcontractării și declarării acestor subcontractanți** (împreună cu toate documentele solicitate prin Fișa de date).
73. După cum impun și art. 55 și 193 alin. (3) din Legea 98/2016 citate mai sus, Fișa de date prevede la secțiunea III.1.3.a) **Capacitatea tehnică și/sau profesională obligativitatea includerii informațiilor privind subcontractanții în ofertă, drept o cerință minimă pentru evaluare.**

Informații și/sau nivel(un) minim(e) necesare pentru evaluarea respectării cerințelor menționate:

Prezența de subcontractanți

Prezența de subinfrastructură

Existența obligatorie informații privind subcontractanți

Autoritatea contractantă solicită contractantului să prezinte în oferta participabilă din contract pe care solicită să se subcontracteze proiectul întregul de acesta și datele de identificare ale subcontractanților propuși

74. De asemenea, **Fisa de date obligă ofertantii să depună și acordul de subcontractare, precum și completarea DUAE de către subcontractanți.**

Modalitatea de îndeplinire:

Se va completa DUAE de către de către subcontractanți/subcontractanți și/și terți sustinatori și/și sori asociat/asociat în conformitate cu prevederile art. 163 alin. 1 și alin. 3 din Legea 98/2016 iar documentele justificative care probează îndeplinirea celor asumate în DUAE urmează să fi prezentate la solicitarea autorității contractante doar de către ofertantul clasat pe locul I în clasamentul intermediar impune la finalizarea evaluării ofertelor. Odată cu depunerea DUAE se va prezenta acordul/acordurile de subcontractare și/sau angajamentul tertului sustinator împreună cu documentele anexa la angajament transmise acestuia de către tertul sustinator din care să rezece modalitatea în care se va materializa susținerea acestuia și /sau acordul de avocatură (după caz). Documentele justificative care probează cele asumate în acordul/acordurile de subcontractare, angajamentul tertului/terților, acordul /acordurile de avocatură vor fi solicitate doar ofertantului clasat pe locul I în clasamentul intermediar întocmit la finalizarea evaluării ofertelor.

75. În speță, **singurul ofertant care nu a declarat niciun subcontractant este Mercedes.** Toti ceilalti ofertanti au declarat că partea de sisteme conexe este realizată de către terți - BRIARI'S IND a declarat subcontractanții Thoreb Information Systems și TELELINK SERVICES ROMANIA; BMC TRUCK & BUS a declarat subcontractantul S & T ROMANIA, cei din urmă fiind și subcontractantul declarat de subscrisa,

76. Prin urmare, având în vedere prevederile de mai sus, precum și necesitatea subcontractării acestor servicii de care niciun producător/furnizor de autobuze nu dispune, este mai mult decât evidentă nerespectarea de către Mercedes a obligației de a declara subcontractanții pe care înțelege să îi implice în executarea obiectului contractului. De asemenea, nerespectarea acestei obligații **împiedică Autoritatea contractantă să evalueze în mod corect respectarea de către subcontractanții Mercedes** a îndeplinirii obligațiilor în domeniul mediului, social etc., precum și/sau inexistența vreunei situații ce ar putea genera conflicte de interese, potrivit legislației aplicabile și prevederilor mai sus citate.

77. Sancțiunea nedeclarării subcontractanților și lipsa completării DUAE de către aceștia este **inadmisibilitatea ofertei.** Potrivit art. 137 alin. (2) lit. b) din HG 395/2016: **„În condițiile art. 215 alin. (4) din Lege, oferta este considerată inacceptabilă în următoarele situații: b) a fost depusă de un ofertant care nu îndeplinește unul sau mai multe dintre criteriile de calificare stabilite în documentația de atribuire sau nu a completat DUAE în conformitate cu cerințele stabilite de autoritatea contractantă”.**

78. Prin urmare, **rugăm CNSC să constate inadmisibilitatea ofertei și să dispună reevaluarea ofertei Mercedes în sensul declarării acesteia ca inacceptabilă.**

79. În subsidiar, în cazul în care veți considera că niciuna din oferte nu îndeplinește cerința admisibilității va rugăm să dispuneți obligarea Autorității contractante la anularea procedurii.

Față de toate aceste motive, vă solicităm admiterea prezentei contestații și, pe cale de consecință să dispuneți:

1. **Anularea parțială a Raportului procedurii nr. 14273/25.02.2021 comunicat de Autoritatea contractantă prin intermediul SICAP la data de 09.03.2021 („Raportul Procedurii”) în ceea ce privește declararea ofertei Asocierii drept neconformă și, respectiv, declararea ofertei depuse de Mercedes-Benz Trucks & Buses Romania SRL („Mercedes”) drept admisibilă și câștigătoare și anularea oricăror alte acte juridice subsecvente emise de Autoritatea contractantă în acest sens, inclusiv a comunicărilor rezultatului procedurii transmise participanților la Procedură (în cazul subscrisei Comunicarea nr. 17599/09.03.2020). Pe cale de consecință, se impune anularea deciziei Autorității contractante prin care a declarat neconformă oferta Asocierii, iar oferta Mercedes drept admisibilă și câștigătoare;**
2. **obligarea Autorității contractante la reevaluarea ofertei Asocierii, respectiv a ofertei Mercedes, din punctul de vedere al admisibilității în sensul declarării ofertei Asocierii drept conformă și admisibilă, respectiv a ofertei Mercedes drept inadmisibilă.**

În drept, ne întemeiem pe prevederile legale menționate în prezenta Contestație precum și pe orice alte prevederi legale incidente.

Probe: ne întemeiem prezenta cerere pe documentația de atribuire ce face obiectul Procedurii precum, pe documentele atașate și pe documentele care fac parte din dosarul achiziției ce va fi depus de Autoritatea contractantă.

Anexe:

- **Anexa 1** – Fișa de date a achiziției
- **Anexa 2** – Raportul Procedurii
- **Anexa 3** – Declarația privind participanții postată în SEAP
- **Anexa 4** – Comunicarea Rezultatului nr. 17599/09.03.2020

Cu stimă,

/Otokar Europe Filiala Bucuresti SRL

Prin Golea Daniela Emilia

