



MD-2001, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 124, et. 4,  
tel: 022 820652, fax: 022 820651, e-mail: contestatii@ansc.md

## DECIZIE

**Nr. 03D-340-21 Data: 03.06.2021**

*privind soluționarea contestației formulată de către „Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi vs Ticaret Anonim Sirketi”, înregistrată la Agenția Națională pentru Soluționarea Contestațiilor cu nr. 02/343/21 la data de 06.05.2021, pe marginea procedurii de achiziție publică nr. MD-1614258987702 din 02.04.2021*

Agenția Națională pentru Soluționarea Contestațiilor a examinat contestația nr. 02/343/21 din 06.05.2021, depusă de către „Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi vs Ticaret Anonim Sirketi”, adresa:

număr de identificare (IDNO):

, pe marginea rezultatului desfășurării procedurii de achiziție publică nr. MD-1614258987702 din 02.04.2021, privind de achiziția de „Autobuze categoria M3 pentru Î.M. „Parcul urban de autobuze”, inițiată de către Primăria Municipiului Chișinău, adresa: mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 83, număr de identificare (IDNO): 1007601009484, tel.: 068932878, e-mail: macari.ruxandra@pmc.md.

În scopul examinării contestației, Agenția a organizat la data de 19.05.2021, ora 10:00, ședința deschisă la care au participat reprezentanții contestatorului, ai autorității contractante, ai ofertantului desemnat câștigător, ai societății civile, precum și ai operatorului economic „Temsu Ulaşım Araclari Sanayi Ve Ticaret A.Ş.”, inclusiv ai operatorului economic „Asocierea Otokar Europe Filiala București” SRL – „Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi” A.S.

### **Pretențiile contestatorului:**

În calitatea sa de persoană interesată în cadrul procedurii de achiziție publică nr. nr. MD-1614258987702 din 02.04.2021, „Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi vs Ticaret Anonim Sirketi” formulează următoarele pretenții:

*„În fapt, Primăria mun. Chișinău a organizat procedura de achiziție publică de bunuri, licitație deschisă, cod CPV 34121100-2, Mtender ID ocde-b3wdp1-MD-1614258987702 privind procurarea a 100 de autobuze noi, categoria M3, destinatarul bunurilor: Î.M. „Parcul urban de autobuze”, în acest sens fiind publicat anunțul de participare la 25.02.2021 pe sistemul electronic de achiziții publice:*

*<https://achizitii.md/en/public/tender/21036662/lot/11496388/>. Potrivit anunțului a fost stabilit termenul limită de 02 aprilie 2021, ora 15:30, pentru depunerea ofertelor de către potențialii participanți. În rezultatul expirării perioadei de depunere a*

ofertelor, fusese înregistrați 6 ofertanți, printre care și contestatorul „Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi vs Ticaret Anonim Sirketi”.

În rezultatul examinării ofertelor depuse, Primăria mun. Chișinău a expediat scrisoarea nr. 06-110/394 din 26.04.2021 prin care informează că potrivit deciziei de atribuire nr. 1, drept câștigător al procedurii de achiziție a fost desemnat ofertantul OOO „MAZ” - întreprinderea de administrare a holdingului „BELAVTOMAZ”, potrivit următoarelor rezultate:

I. OOO „MAZ” - întreprinderea de administrare a holdingului „BELAVTOMAZ”, a acumulat 97,69 puncte;

II. „Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi vs Ticaret Anonim Sirketi”, a acumulat 95,73 puncte;

III. Asociera Otokar Europe filiala București – „Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ”, a acumulat 75,93 puncte.

Specificăm că însuși conținutul deciziei de atribuire nr. 1 nu ne-a fost adus la cunoștință.

Cu toate acestea, cu rezultatele licitației și cu decizia autorității contractante de desemnare a companiei OOO „MAZ” - întreprinderea de administrare a holdingului „BELAVTOMAZ” drept câștigător al licitației, nu suntem de acord și o considerăm a fi ilegală motiv din care depunem prezenta contestație. Opinăm că atât ofertantul OOO „MAZ” - întreprinderea de administrare a holdingului „BELAVTOMAZ”, care s-a clasat pe poziția 1 (unu), cât și ofertantul Asociera Otokar Europe filiala București – „Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ”, care s-a clasat pe poziția 3 (trei), au depus oferte inacceptabile și neconforme, respectiv autoritatea contractantă era obligată să le declare ca fiind inacceptabile și neconforme.

Potrivit art. 82 alin. (1) din Legea nr. 131 privind achizițiile publice „Orice persoană care are sau a avut un interes în obținerea unui contract de achiziție publică și care consideră că în cadrul procedurilor de achiziție publică un act al autorității contractante a vătămat un drept al său recunoscut de lege, în urma cărui fapt a suportat sau poate suporta prejudicii, este în drept să conteste actul respectiv în modul stabilit de prezenta lege”. Potrivit art. 83 alin. (1) „Operatorul economic vătămat poate sesiza Agenția Națională pentru Soluționarea Contestațiilor în vederea anulării actului și/sau recunoașterii dreptului pretins ori a interesului legitim prin depunerea unei contestații în termen de: a) 10 zile începând cu ziua următoare luării la cunoștință, în condițiile prezentei legi, a unui act al autorității contractante considerat nelegal, în cazul în care valoarea contractului care urmează să fie atribuit, estimată conform prevederilor art.4, este egală cu sau mai mare decât pragurile prevăzute la art.2 alin.(3)”. Potrivit art. 2 alin. (3) „Prezenta lege prevede și particularități privind contractele de achiziții publice, cu excepția celor specificate la art.5, a căror valoare estimată, fără taxa pe valoarea adăugată, este egală cu sau mai mare decât următoarele praguri: a) pentru contractele de achiziții publice de bunuri și servicii, altele decât cele menționate la lit. c) – 2300000 de lei;”.

*Prin prisma normelor citate mai sus, desprindem cert faptul că contestatorul „Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi vs Ticaret Anonim Sirketi” a respectat termenul de contestare de 10 zile. Contestatorul este în drept să depună prezenta contestație, întrucât sunt întrunite ambele condiții prevăzute de art. 82 alin. (1) din Legea privind achizițiile publice și anume:*

*Contestatorul are un interes în obținerea contractului de achiziție publică; relatăm că contestatorul „Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi vs Ticaret Anonim Sirketi” a participat la licitație și s-a clasat pe locul 2 în urma evaluării ofertelor de către autoritatea contractantă. Din motivele pe care urmează să le expunem în continuare în prezenta contestație, relatăm că învingătorul licitației, compania OOO „MAZ” - întreprinderea de administrare a holdingului „BELAVTOMAZ”, urma a fi descalificată de către autoritatea contractantă, iar contestatorul ar fi trebuit desemnat drept câștigător al licitației organizate de Primăria mun. Chișinău în vederea procurării celor 100 autobuze, categoria M3.*

*Prin actul emis de autoritatea contractantă privind desemnarea companiei OOO „MAZ” - întreprinderea de administrare a holdingului „BELAVTOMAZ” drept câștigător al licitației, contestatorului i s-a cauzat în mod cert un prejudiciu material; prejudiciul material suportat de către contestator este sub forma valorii contractului de achiziție publică în mărime de 14920560 USD (valoarea ofertei prezentată de contestator), precum și cheltuielile suportate pentru pregătirea setului de acte în vederea depunerii ofertei, cheltuieli ce nu se vor răscumpăra în niciun mod, din cauza deciziei ilegale ale autorității contractante.*

*În continuare, ne vom expune detaliat asupra motivelor pe care ne bazăm solicitările noastre de a fi considerate inacceptabile și neconforme ofertele depuse de OOO „MAZ” - întreprinderea de administrare a holdingului „BELAVTOMAZ” și Asocieria Otokar Europe filiala București – „Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ”.*

*A) în privința ofertei depusă de OOO „MAZ” - întreprinderea de administrare a holdingului „BELAVTOMAZ”*

*A. I. Încălcări care au drept efect nerespectarea specificațiilor /cerințelor tehnice de către OAO „MAZ”*

*A.1.1. Nerespectarea p. 7.1 din Fișa de date a achiziției (în continuare FDA)*

*Chiar dacă în oferta MAZ, se menționează că se propun autocare MAZ 203016 (tip M3), cu 28 locuri pe scaune și capacitate totală de 102 pasageri, din actele prezentate constatăm că MAZ nu dispune de autocare cu asemenea capacitate și care să întrunească toate condițiile prevăzute de specificațiile tehnice din FDA. MAZ a depus formularul F4.1 (Specificații tehnice) indicând că propune autocare cu aer condiționat, cu 28 locuri pe scaune și capacitate totală de 102 pasageri. Totuși, MAZ a mai prezentat un certificat cu nr. TC BY E-BY.117.0028.P2 valabil din 17.11.2020 până la 05.12.2022 eliberat de organul de certificare a producției auto „AKADEM-SERT” SRL, unde sunt identificate tipurile de autocare produse de MAZ de categoria M3. Potrivit certificatului respectiv, la pg. 3 e indicat faptul că autocarul MAZ 203016, în cazul în care e dotat cu*

*aer condiționat are o capacitate maximă de 100 de pasageri. Din cele constatate, rezultă faptul că MAZ propune în oferta sa autocare cu aer condiționat și capacitate maximă de 102 pasageri, pe când potrivit actelor prezentate, autocarele cu aer condiționat dispun de o capacitate maximă de doar 100 pasageri. Respectiv, oferta MAZ nu corespunde realității și capacităților tehnice reale ale autocarelor MAZ 203016, iar MAZ încearcă să obțină avantaje comparativ cu ceilalți participanți prezentând despre autocarele sale informații ce nu corespund realității.*

*Relatăm că potrivit Instrucțiunilor pentru Ofertanți (în continuare IPO) 11.3 lit. d) „Va fi exclus de la procedura pentru atribuire a contractului de achiziție publică, și respectiv nu este eligibil, orice ofertant care se află în oricare dintre următoarele situații: /.../ prezintă informații false sau nu prezintă informațiile solicitate de către autoritatea contractantă, în scopul demonstrării îndeplinirii criteriilor de calificare și selecție”.*

*Potrivit IPO 37.1 „Autoritatea contractantă va descalifica ofertantul care depune documente ce conțin informații false, cu scopul calificării, sau derutează ori face reprezentări neadevărate pentru a demonstra corespunderea sa cerințelor de calificare. În cazul în care acest lucru este dovedit, autoritatea contractantă poate declara ofertantul respectiv ca fiind neeligibil pentru participarea ulterioară în contractele de achiziții publice, prin includerea lui în Lista de interdicție a operatorilor economici”.*

*Din cele expuse mai sus, e cert faptul că MAZ urmează a fi descalificat pentru prezentarea unor informații false și anume reprezentarea falsă a capacității maxime a autocarului MAZ 203016 propus în oferta sa.*

*Cu privire la capacitatea autocarelor MAZ 203016 mai relatăm că din actele prezentate de MAZ, deducem că masa unui autocar gol (fără pasageri, fără accesorii sau aer condiționat) este de 11 125,9 kg. Masa respectivă este indicată în raportul de testare SORT 1, 2 și 3. Testul SORT a fost efectuat cu 210 litri (176,4 kg) de combustibil în rezervor și fără dispozitivul de aer-condiționat. În mod normal testul ar fi trebuit să se efectueze cu rezervorul plin. Astfel, un autocar MAZ 203016 cu rezervorul plin de 300 litri (252 kg) și cu dispozitivul de aer condiționat (aproximativ 225 kg) instalat, ar avea o masă de circa 11 426,5 kg. Masa maximă admisibilă autocarelor MAZ 203016 este de 18000 kg potrivit certificatului cu nr. TC BY E-BY.117.0028.P2 valabil din 17.11.2020 până la 05.12.2022 prezentat de MAZ.*

*Astfel, din masa maxim admisibilă de 18000 kg, rămân disponibile circa 6573,5 kg pentru pasagerii ce ar urma să fie duși cu autocarul. Potrivit reglementărilor europene, un pasager se prezumă că ar avea masa de 68 kg. Astfel, la o masă disponibilă de 6573,5 kg ar putea fi duși doar 96,66 pasageri ( $6\ 573,5\text{ kg} \div 68 = 96,66$ ), ceea ce este sub capacitatea maximă de 100 pasageri prevăzută de documentația standard pentru achiziția publică de autocare. În aceste condiții, considerăm că există încă un temei de descalificare a participantului MAZ, întrucât acesta nu întrunește condițiile minime ale licitației, or, acesta nu corespunde criteriului de capacitate maximă de cel puțin 100 pasageri.*

#### *A.1.2. Nerespectarea p. 7.16 din FDA*

*Conform p. 7.16 din FDA, MAZ urma să prezinte certificatul cu privire la consumul de combustibil – cicluri standartizate de testare (SORT1,2,3), și anume o copie confirmată prin semnătura și ștampila Participantului, oferită de către uzina producătoare.*

*Conform cerinței din p. 2.1, subpunctul 1.16 FDA - volumul rezervorului trebuie să fie minim de 300 L. MAZ a prezentat certificatul SORT 1,2,3 (16sort1,2,3testsigned.pdf) și a indicat în Anexa 1, p. B, 1 (caracteristicile autovehicolului) din toate 3 rapoarte în, p. 1.12.2 că, capacitatea rezervorului este de 176,4 kg (obținută după formula litri x 0,840). Rezultă, că, autobuzele MAZ203016 conform certificatelor SORT 1,2,3 are volumul rezervorului de 210 litri (176,4 kg/0,840).*

*Drept consecință, volumul rezervorului pentru autobuzele MAZ203016 de 210 litri (constatat în baza certificatelor SORT prezentate), nu corespunde cu cerințele din specificațiile tehnice din p. 2.1, subpunctul 1.16 FDA conform cărora volumul rezervorului trebuie să fie minim de 300 litri. Se constată o diferență impunătoare de 90 litri, dintre volumul rezervoarelor autobuzelor MAZ203016 (210 litri) și cerințele conform specificațiilor tehnice (300 litri).*

*Suplimentar, conform p. 2.7. FDA, autobuzele urmează să se conformeze cerinței conform căreia să dispună de sistem de aer condiționat cu puterea minimă de 30KW, garanția sistemului de aer condiționat nu trebuie să fie mai mică decât garanția generală pentru autobuz. Se constată că testele SORT au fost efectuate fără a utiliza un sistem de aer condiționat în timpul testărilor.*

*Suplimentar, se constată în privința certificatelor SORT prezentate următoarele:*

*- În documentele care conțin certificatele SORT prezentate, nu este aplicată ștampila participantului, contrar cerințelor din p. 7.16 FDA.*

*- Nu există informații de calibrare ale dispozitivului de testare utilizat, însă conform normelor din capitolul 6 din standardele SORT, calibrarea și întreținerea instrumentului de măsurare trebuie să respecte cerințele din EN ISO 9000.*

*- Nu există date despre greutatea inginerului care încearcă să testeze și să măsoare combustibilul (1.12). De asemenea, nu există informații despre greutatea echipamentului opțional (Tabelul-2).*

*A. II. Încălcări care au drept efect nerespectarea cerințelor de conținut ale ofertei și documentelor aferente de către OOO „MAZ”.*

#### *A.2.1. Încălcarea cerințelor p. 7.4. FDA*

*Garanția pentru ofertă (garanția bancară 2%) prezentată de MAZ are un termen de valabilitate mai scurt decât termenul de valabilitate a ofertei. MAZ a prezentat garanția pentru ofertă nr. 80011930321 din 31.03.2021 eliberată de SA „Banca de economii „Belarusbank”. Potrivit certificatului respectiv, la ultimul paragraf este indicat faptul că garanția pentru ofertă este valabilă pînă cel tîrziu la data de 30 iulie*

2021, pe cînd oferta este valabilă pînă la data de 31 iulie 2021. Aceste circumstanțe rezultă din următoarele:

Potrivit IPO21.2. lit. a) „Garanția pentru ofertă va fi corespunzător cuantumului specificat în FDA punctul 3.3, în USD (dolari americani), și va fi: a) în formă de garanție bancară de la o instituție bancară licențiată, valabilă pentru perioada de valabilitate a ofertei sau altă perioadă prelungită, după caz, în conformitate cu punctul IPO23.2”.

Potrivit IPO23.1 „Ofertele vor rămîne valabile pe parcursul perioadei specificate în FDA punctul 3.8. de la data-limită de depunere a ofertei stabilită de autoritatea contractantă”. Conform pct. 3.8 din FDA, perioada de valabilitate a ofertei este de 120 zile, iar potrivit pct. 4.2, termenul limită de depune a ofertei a fost stabilit conform informației din sistemul de achiziții electronice. Astfel, data limită de depunere a ofertelor a fost data de 02 aprilie 2021, iar începînd cu 3 aprilie 2021 a început a curge termenul de valabilitate a ofertelor participanților de 120 de zile. Potrivit art. 385 alin. (1) Cod civil „Dacă începutul curgerii termenului este determinat de un eveniment sau moment în timp care va surveni pe parcursul zilei, atunci ziua survenirii evenimentului sau momentului nu se ia în considerare la calcularea termenului”. Termenul de 120 de zile expiră la 31 iulie 2021.

Astfel, e cert faptul că garanția pentru ofertă depusă de MAZ are un termen de valabilitate mai scurt (pînă la 30 iulie 2021) decât cel solicitat în documentația standard pentru realizarea achiziției publice de 100 autocare M3.

Potrivit art. 68 alin. (2) și (4) din Legea privind achizițiile publice „(2) Documentația de atribuire poate stipula cerințele autorității contractante față de admisibilitatea emitentului garanției pentru ofertă sau a părții care o confirmă, în cazul existenței acesteia, față de forma și condițiile garanției pentru ofertă /.../ (4) Autoritatea contractantă prevede în documentația de atribuire cerințele față de emitent, forma, cuantumul și alte condiții de bază ale garanției pentru ofertă, precum și cerințele față de operatorul economic care depune garanția pentru ofertă, în cazul în care”.

Potrivit IPO21.3 „Dacă o garanție pentru ofertă este cerută în conformitate cu punctul IPO21.2, orice ofertă neînsoțită de o astfel de garanție pregătită în modul corespunzător va fi respinsă de către autoritatea contractantă ca fiind necorespunzătoare”. Avînd în vedere că garanția pentru ofertă prezentată de MAZ nu corespunde termenului de valabilitate prevăzut de IPO21.2 lit. a), oferta MAZ urmează a fi respinsă ca fiind necorespunzătoare.

#### A.2.2. Încălcarea cerinței din p. 7.3. FDA și 3.4. FDA.

Oferta depusă de MAZ nu conține acceptarea condițiilor de livrare Incoterms solicitate de Primăria Chișinău. Potrivit FDA, cap. 3 „Pregătirea ofertelor” la pct. 3.4 s-a indicat că termenii comerciali ce urmează a fi acceptați de participanți sunt Incoterms 2013, DAP (mun. Chișinău). În niciun act din cele depuse, MAZ nu a indicat că ar accepta termenii Incoterms propuși de Primăria mun. Chișinău.

Potrivit IPO 36.2 „Aprecierea calificării va fi bazată pe o examinare minuțioasă a documentelor de calificare ale ofertantului, incluse în ofertă conform prevederilor

punctului IPO18, clarificărilor posibile conform punctului IPO32, precum și în baza criteriilor stabilite în punctele IPO11-16. Criteriile care nu au fost incluse în aceste puncte nu vor fi folosite în aprecierea calificării ofertantului”.

IPO 36.3 „O apreciere afirmativă va constitui drept premisă pentru adjudecarea contractului ofertantului respectiv. O apreciere negativă va rezulta în descalificarea ofertei, caz în care autoritatea contractantă poate trece la următoarea ofertă cea mai avantajoasă economic, pentru a face o apreciere similară a capacităților aceluși ofertant în executarea contractului”.

În cazul în care se constată că MAZ nu acceptă termenii Incoterms 2013, DAP (mun. Chișinău), oferta acestora urmează a fi descalificată.

A.III. Încălțări care au drept efect nerespectarea modalității de prezentare a actelor de către OOO „MAZ”.

#### A.3.1. Încălțarea p. 7.7 FDA

Conform cerinței din p. 7.7. FDA, MAZ trebuia să prezinte certificatul de efectuare sistematică a plății impozitelor, contribuțiilor, original – eliberat de Organul Fiscal.

MAZ nu a prezentat certificat de efectuare sistematică a plăților impozitelor eliberat de organul fiscal din Belarus. Oferta MAZ este însoțită de Declarația nr. 142-9/1749 din 29.03.2021 prin care însuși MAZ confirmă precum că ar fi achitat toate plățile impozitelor și taxelor. Actul respectiv nu corespunde cerințelor documentației standard, or, potrivit pct. 7.7. din FDA, dovada achitării taxelor urma să se efectueze prin prezentarea în original a certificatului eliberat de Organul Fiscal din Belarus. Potrivit IPO11.3 „Va fi exclus de la procedura pentru atribuire a contractului de achiziție publică, și respectiv nu este eligibil, orice ofertant care se află în oricare dintre următoarele situații: /.../ b) nu și-a îndeplinit obligațiile de plată a impozitelor, taxelor și contribuțiilor de asigurări sociale către bugetele componente ale bugetului general consolidat, în conformitate cu prevederile legale în Republica Moldova sau în țara în care este stabilit”. În cazul în care MAZ nu poate dovedi achitarea impozitelor, taxelor și contribuțiilor, acesta urmează a fi exclus din procedura de achiziție.

#### A.3.2. Încălțarea p. 7.13 FDA

MAZ nu a prezentat certificat de conformitate. La oferta MAZ a fost anexat certificat cu nr. TC BY E-BY.117.0028.P2 valabil din 17.11.2020 până la 05.12.2022 eliberat de organul de certificare a producției auto SRL „AKADEM-SERT”.

Analizând certificatul respectiv, constatăm că acesta nu este un certificat de conformitate ci este un act prin care sunt aprobate tipurile de autocare M3 ce pot fi produse de MAZ. Relatăm că certificatul de conformitate este un act ce trebuie prezentat pentru fiecare autocar în parte prin care se dovedește calitatea corespunzătoare a autocarelor. Mai mult, certificatul cu nr. TC BY E-BY.117.0028.P2 prezentat de MAZ este în limba rusă însoțit de traducerea în limba engleză. Cu toate acestea, relatăm că traducerea nu este efectuată de traducători autorizați. Nu e clar cine a efectuat traducerile respective, nu se cunoaște dacă traducerile sunt conforme, or, nimeni nu și-a asumat răspunderea pentru o traducere necorespunzătoare.

*Potrivit pct. 1.11 din FDA, limba de comunicare este limba română sau engleză. Potrivit clarificărilor din data de 12.03.2021 din sistemul de achiziții electronice mtender.gov.md, s-a indicat expres de către autoritatea organizatoare a licitației că „Nu este obligatorie traducerea notarială, dar să fie traducere autorizată”. Având în vedere că lipsește traducerea autorizată a certificatului cu nr. TC BY E-BY.117.0028.P2, considerăm că oferta MAZ nu este corespunzătoare și urmează a fi descalificată.*

#### *A.3.3. Încălcarea p. 7.9. FDA*

*Conform cerinței din p. 7.9 FDA, MAZ trebuia să prezinta dovada livrărilor de bunuri similare (autobuze de categoria M3, tip urban), efectuate în ultimii 3 ani, în proporție de cel puțin 100 unit. per contract, cu prezentarea copiilor - contracte, facturi, invoice, confirmate prin semnătura și ștampila Participantului.*

*Conform prevederilor art. 22 alin. (1) lit. a) din Legea Nr. 131 din 03.07.2015 privind achizițiile publice, „în cazul aplicării unei proceduri pentru atribuirea unui contract de achiziții publice de bunuri, în scopul verificării capacității tehnice și/sau profesionale a ofertanților/candidaților, ...autoritatea poate solicita...lista principalelor livrări de bunuri similare efectuate în ultimii 3 ani, conținând valori, perioade de livrare, beneficiari, indiferent dacă aceștia din urmă sînt autorități contractante sau clienți privați. Livrările de bunuri se confirmă prin prezentarea unor certificate/documente emise sau contrasemnate de o autoritate ori de către clientul privat beneficiar. În cazul în care beneficiarul este un client privat și, din motive obiective, operatorul economic nu are posibilitatea obținerii unei certificări/confirmări din partea acestuia, demonstrarea livrărilor de bunuri se realizează printr-o declarație a operatorului economic”.*

*Se constată că MAZ a prezentat două contracte de livrări similare (91livrărisimilaresigned.pdf și 92livrărisimilaresigned.pdf) și o declarație din numele MAZ, fără a prezenta vreun act care ar confirma livrările de bunuri similare (certIFICATE/documente emise sau contrasemnate de o autoritate ori de către clientul privat beneficiar). Declarația din numele MAZ poate fi acceptată doar în cazul în care „din motive obiective, operatorul economic nu are posibilitatea obținerii unei certificări/confirmări din partea acestuia, demonstrarea livrărilor de bunuri se realizează printr-o declarație a operatorului economic”, conform prevederilor din norma citată mai sus. Drept consecință, nu a fost respectată condiția privind prezentarea dovada livrărilor de bunuri similare (autobuze de categoria M3, tip urban), efectuate în ultimii 3 ani, în proporție de cel puțin 100 unit. per contract, or, nu au fost prezentate acte care ar confirma livrările. Prezentarea contractelor nu este un act care probează efectuarea livrărilor în sine, doar faptul asumării unor drepturi și obligații corelative în acest sens.*

*A.3.4. Nerespectarea condițiilor privind documentele și cerințele obligatorii referitor la limba documentației și încălcarea p. 7.8, 7.10, 7.12, 7.14, 7.17 din FDA*

*Autoritatea contractantă, emite Documentele de atribuire în vederea achiziționării de bunuri, după cum este specificat în FDA.*

*Autoritatea în FDA a stabilit următoarele cerințe:*

*- p. 7.8. FDA, referitor la cerința privind Certificatul de atribuire a contului bancar , urmează a fi prezentat originalul – eliberat de banca deținătoare de cont;*

*- p. 7.10. FDA, referitor la cerința privind Experiența producătorului în domeniul de producere a autobuzelor de categoria M3, tip urban, nu mai mică de 15 ani, urmează a fi prezentate copiile documentelor justificative – confirmate prin semnătura și ștampila producătorului;*

*- p. 7.12 FDA, referitor la cerința privind Delegația de împuternicire a reprezentantului companiei, aceasta trebuie prezentată în original - confirmată prin semnătura și ștampila Participantului;*

*- p. 7.14 FDA, referitor la cerința privind certificatul de Dealer autorizat (în cazul în care este Dealer), urmează a fi prezentată copia – confirmată prin semnătura și ștampila Participantului;*

*- p. 7.17 FDA, referitor la cerința privind Certificarea ISO 9001 al producătorului, urmează a fi prezentată, în copie – confirmată prin semnătura și ștampila producătorului. Conform prevederilor art. 40 alin. (4) din Legea Nr. 131/2015, ofertele se prezintă în limba specificată în documentația de atribuire. Orice operator economic are dreptul să facă referințe la documentația de atribuire și să-și formuleze cerințele în limba în care a prezentat oferta. Conform p. 1, subpunctul 1.11 din FDA, limba de comunicare în cadrul procedurii de achiziție, privind achiziționarea autobuzelor pentru Î.M „Parcul urban de autobuze este limba română sau limba engleză. Aceeași cerință se regăsește în p. 26 din Anunțul de participare la procedura de achiziție.*

*În privința actelor care au fost prezentate în altă limbă decât română sau engleză, acestea urmează a fi traduse în vederea conformării cerințelor specificate mai sus. Referitor la modul de prezentare a actelor traduse, au fost puse inclusiv întrebări de clarificare pe portalul de achiziții, la care autoritatea a răspuns în mod tranșant (<https://mtender.gov.md/tenders/ocds-b3wdp1-MD-1614258987702?tab=clarification>), după cum urmează:*

*„Întrebare: Copiile situațiilor financiare, contractelor, facturilor, invoice-urilor, proceselor verbale, etc., perfectate într-o altă limbă decât română sau engleză - vor fi confirmate doar prin semnătura și ștampila participantului sau producătorului. Se solicită traducerea în română sau engleză și legalizarea actelor expuse ?*

*Răspuns: Buna ziua! Documentele pot fi depuse doar in limba romana sau engleza.”*

*„Întrebare: Se solicită autentificarea notariala a actelor traduse in limba română de traducători autorizați ? Sau este suficientă doar traducerea autorizată ?*

*Răspuns: Nu este obligatorie traducerea notariala, dar sa fie traducere autorizata.”*

*În acest context, se constată că traducerea Certificatului de atribuire a contului bancar (8certificatprivindconturilebancaresigned.pdf) nu a fost efectuată la un traducător autorizat. Nu e clar cine a efectuat traducerile respective, nu se cunoaște*

*dacă traducerile sunt conforme, or, nimeni nu și-a asumat răspunderea pentru o traducere necorespunzătoare.*

*În acest context, se constată că actul privind Experiența producătorului în domeniul de producere a autobuzelor de categoria M3, tip urban, nu mai mică de 15 ani (101declarațieprivindexperiențaproducătoruluisigned.pdf) a fost prezentat cu semnătura și ștampila aplicată doar în versiunea din limba rusă. Traducerea actului nu a fost efectuat la un traducător autorizat, pe versiunea din limba română nu este aplicată semnătura și ștampila MAZ, doar semnătura electronică a D-lui Corneliu Doni. Nu e clar cine a efectuat traducerile respective, nu se cunoaște dacă traducerile sunt conforme, or, nimeni nu și-a asumat răspunderea pentru o traducere necorespunzătoare.*

*În acest context, se constată că Delegațiile de împuternicire a MAZ (122Imputernicire\_corneliudonisigned.pdf,121Imputernicire\_papkovichsergheysigned.pdf) au fost prezentată cu semnătura și ștampila aplicată doar în versiunea din limba rusă. Traducerea Delegațiilor de împuternicire nu au fost efectuate la un traducător autorizat, pe versiunea din limba română nu este aplicată semnătura și ștampila MAZ, doar semnătura electronică a D-lui Corneliu Doni. Nu e clar cine a efectuat traducerile respective, nu se cunoaște dacă traducerile sunt conforme, or, nimeni nu și-a asumat răspunderea pentru o traducere necorespunzătoare.*

*La oferta MAZ, a fost anexat și extrasul din registrul de stat al persoanelor juridice nr. 10-11/1571 din 29.03.2021. Extrasul respectiv a fost tradus în limba engleză de către un traducător autorizat. Respectiv, MAZ nu poate pretinde că nu cunoștea despre necesitatea prezentării unei traduceri autorizate.*

*În acest context, se constată că traducerea certificatului de Dealer autorizat nu a fost efectuat la un traducător autorizat, pe versiunea din limba română nu este aplicată semnătura și ștampila MAZ, doar semnătura electronică a D-lui Corneliu Doni. Nu e clar cine a efectuat traducerile respective, nu se cunoaște dacă traducerile sunt conforme, or, nimeni nu și-a asumat răspunderea pentru o traducere necorespunzătoare.*

*Conform prevederilor art. 7 din Legea Nr. 131 privind achizițiile publice, principiile care stau la baza atribuirii contractului de achiziție publică, reglementarea relațiilor privind achizițiile publice se efectuează în baza principiilor tratamentul egal, imparțial și nediscriminatoriu în privința tuturor ofertanților și operatorilor economici (lit. h)), transparența (lit. b)).*

*Având în vedere că și cerințele privind limba de comunicare au fost statuate expres în DUAE, anunțul stabilește expres limba de comunicare, clarificările efectuate în condițiile art. 35 din Legea Nr. 131, impun reguli clare pentru toți ofertanții/operatorii economici, nerespectarea de unii ofertanți/operatori economici a modului de prezentare ar încălca principiile menționate dar și cerințele exprese din Documentația Standard, FDA și IPO.*

Referitor la cerința privind Certificarea ISO 9001 al producătorului, se constată că nu a fost aplicată ștampila MAZ, contrar cerințelor din p. 7.17 FDA.

Conform prevederilor art. 19 alin. (3) lit. d) din Legea Nr. 131/2015, „autoritatea contractantă are obligația de a exclude din procedura de atribuire a contractului de achiziții publice orice ofertant sau candidat care se află în oricare dintre următoarele situații:... a prezentat informații false sau nu a prezentat informațiile solicitate de către autoritatea contractantă în scopul demonstrării îndeplinirii criteriilor de calificare și selecție”.

Aceleași prevederi sunt menționate și în p. 11.3 lt. d) din IPO: „Va fi exclus de la procedura pentru atribuire a contractului de achiziție publică, și respectiv nu este eligibil, orice ofertant care se află în oricare dintre următoarele situații:... prezintă informații false sau nu prezintă informațiile solicitate de către autoritatea contractantă, în scopul demonstrării îndeplinirii criteriilor de calificare și selecție”.

Din toate constatările indicate în p. 3.1 – 3.4. mai sus, rezultă clar că nu au fost prezentate actele în modul indicat de cerințele IPO și/sau FDA, respectiv nu pot fi considerate drept depuse în modul corespunzător asemenea documente. Respectiv, urmează să survină consecințele indicate în art. 19 alin. (3) lit. d) din Legea 131/2015 și p. 11.3 lt. d) din IPO.

B) în privința ofertei depusă de Asociera „Otokar Europe filiala București – Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ”.

B. 1. Nerespectarea p. 7.1 din Fișa de date a achiziției (în continuare FDA)

Potrivit pct. 2.8 din specificațiile tehnice ale Fișei de date a achiziției „Cabina șoferului să fie despărțită de salonul autobuzului printr-un perete despărțitor pe toată înălțimea salonului cu posibilitatea ieșirii șoferului în salon astfel încât prin ambele uși batante din față a autobuzului să poată intra sau ieși pasagerii /.../”. Ofertantul Asociera „Otokar Europe filiala București – Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ” pretinde că a fost respectată condiția respectivă, indicând în documentul Specificații tehnice (F4.1), precum că ar respecta condiția din pct. 2.1 și din fișierul „1.1.c\_Technical Specification 2021.semnat”:

|            |                       |                |        |  |                                    |  |  |
|------------|-----------------------|----------------|--------|--|------------------------------------|--|--|
| 34121100-2 | Autobuze categoria M3 | Otokar Kent LF | Turcia | Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.S. | Conform specificațiilor din p. 2.1 | Conform specificațiilor din p. 2.1 și din fișierul cu denumirea “1.1.c_Technical Specifications 2021.semnat” | Conform standardelor naționale și internaționale |
|------------|-----------------------|----------------|--------|--|------------------------------------|--|--|

Similar, în documentul „1.1.c\_Technical Specification 2021.semnat”, ofertantul din nou a indicat că a respectat condiția impusă de autoritatea contractantă ca autobuzele să fie dotate cu cabina conducătorului despărțită de salonul autobuzului:

|     |                             |   |                     |  |
|-----|-----------------------------|---|---------------------|--|
| 2.8 | Locul de muncă al șoferului | Cabina șoferului să fie despărțită de salonul autobuzului printr-un perete despărțitor pe toată înălțimea salonului cu posibilitatea ieșirii șoferului în salon astfel încât prin ambele uși batante din față a autobuzului să poată intra sau ieși pasagerii, cabina va fi echipată cu ventilație prin geamul lateral, aer condiționat și geam pentru casă. Scaunul șoferului – suspensie pneumatică cu reglare pe înălțime a pernei scaunului, poziția longitudinală, unghiului înclinației spătarului. Parbriz de tip triplex, cu efect anti-orbire. | Respectă cerințele. | Cabina șoferului este separată de habitacul printr-un perete despărțitor, dar cu ieșirea șoferului în habitacul autobuzului, astfel încât pasagerii să poată intra sau ieși prin ambele uși batante față ale autobuzului. Cabina va fi echipată cu ventilație prin geamul lateral și aer condiționat. Cabina va fi echipată cu ventilație prin fereastra laterală și fereastră pentru bani. Scaunul șoferului are suspensie pneumatică cu reglare pe înălțime a pernei scaunului, poziție longitudinală, unghi de înclinare a spătarului. Parbriz Triplex, cu efect anti-orbire. |
|-----|-----------------------------|---|---------------------|--|

*Cu toate acestea, studiind integral oferta depusă de Asocieria „Otokar Europe filiala București – Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ”, am depistat că aceștia au introdus informații false în ofertă, or, autobuzele nu sunt dotate cu cabină separată de habitacul. Atragem atenția asupra faptului că în documentul „1.1.b\_technical specifications\_kent\_lf\_12mt\_moldova.semnat”, am depistat că la pct. 10.1 „Cabina conducătorului auto” e indicat faptul că „cabina de conducere semi închisă”:*

## **10 Cabină**

### **10.1 Cabina conducătorului auto**

#### **Cabină de conducere semi închisă**

Tablou de bord și coloană de direcție reglabile (înălțime și înclinare)

Dulap pentru șofer cu duză A/C deasupra șoferului

Cuier pentru șofer

Înterupător electric în apropierea conducătorului auto (și în compartimentul motorului)

Parasolare pentru parbriz

Microfon

Stingător de incendiu (1x6 kg)

Trusă de prim ajutor

*Astfel, autobuzele propuse de ofertant nu corespund condițiilor tehnice impuse de autoritatea contractantă, or, cabina conducătorului auto ar trebui să fie închisă, pe când potrivit ofertei cabina este semi închisă.*

*Relatăm că potrivit Instrucțiunilor pentru Ofertanți (în continuare IPO) 11.3 lit. d) „Va fi exclus de la procedura pentru atribuire a contractului de achiziție publică, și respectiv nu este eligibil, orice ofertant care se află în oricare dintre următoarele situații: /.../ prezintă informații false sau nu prezintă informațiile solicitate de către autoritatea contractantă, în scopul demonstrării îndeplinirii criteriilor de calificare și selecție”.*

*Potrivit IPO 37.1 „Autoritatea contractantă va descalifica ofertantul care depune documente ce conțin informații false, cu scopul calificării, sau derutează ori face reprezentări neadevărate pentru a demonstra corespunderea sa cerințelor de calificare. În cazul în care acest lucru este dovedit, autoritatea contractantă poate declara ofertantul respectiv ca fiind neeligibil pentru participarea ulterioară în contractele de achiziții publice, prin includerea lui în Lista de interdicție a operatorilor economici”.*

*Potrivit art. 19 alin. (3) din Legea privind achizițiile publice „Autoritatea contractantă are obligația de a exclude din procedura de atribuire a contractului de achiziții publice orice ofertant sau candidat care se află în oricare dintre următoarele situații: /.../ d) a prezentat informații false sau nu a prezentat informațiile solicitate de*

către autoritatea contractantă în scopul demonstrării îndeplinirii criteriilor de calificare și selecție;”.

Din cele expuse mai sus, e cert faptul că Asocieria „Otokar Europe filiala București – Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ” a prezentat informații false, fapt ce constituie un temei de excludere a acestuia din procedura pentru atribuire a contractului de achiziție publică

Un alt neajuns pe care l-am depistat, al ofertei depuse de Asocieria „Otokar Europe filiala București – Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ”, este că nu s-a indicat numărul de baterii de care dispune autobuzul Otokar Kent LF. Potrivit pct. 3.11 al Specificațiilor tehnice din FDA, o condiție obligatorie este ca autobuzele să fie dotate cu 2 (două) baterii de 190 – 240 Ah. Oferta depusă de ofertant, în documentul „1.1.c\_Technical Specification 2021.semnat” la pct. 3.3, conține mențiunea că bateriile au 225 Ah, fără a fi indicat numărul bateriilor. În cazul în care se confirmă că autobuzele nu sunt dotate cu 2 baterii, oferta Asocieria „Otokar Europe filiala București – Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ” se va considera ca fiind neconformă cu documentația de atribuire.

#### B.2. Încălcarea cerințelor p. 7.10. FDA

Nu este respectată condiția de probațiune a faptului deținerii experienței în domeniul de producere a autobuzelor de categoria M3, nu mai mică de 15 ani.

Conform cerinței din p. 7.10 FDA, este obligatorie prezentarea documentelor justificative, care ar confirma „experiența producătorului în domeniul de producere a autobuzelor de categoria M3, tip urban, nu mai mică de 15 ani”. Menționăm, că Otokar a prezentat doar un Certificat de înregistrare în industrie, care conține doar date și informații despre înregistrarea societății, data de înregistrare, adresa, domeniul de activitate. Înregistrarea de stat a unei societăți nu poate echivala cu experiența efectivă a producătorului, or faptul înregistrării nu confirmă și nu reprezintă o probă în vederea confirmării experienței de producere a unui bun, în speță, a autobuzelor.

#### B.3. Nerespectarea p. 7.11 din FDA

Conform p. 7.11 din FDA, fiecare participant este obligat să prezinte situațiile financiare, bilanțele contabile și conturile de profit și pierdere pentru ultimii 3 ani. Constatăm că Otokar Europe filiala București, membru al Asocierii „Otokar Europe filiala București – Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ”, nu a prezentat situațiile financiare pentru anul 2020, anexînd documentul „1.11.a\_oro\_inștiintare abs licitatie rep. moldova.semnat”, unde compania „NEXIA ABS FINANCIAL SERVICES” SRL, reprezentată de Vrajescu Dobre Nicoleta, în calitate de Manager Servicii Financiare, „certifică faptul că situațiile financiare ale societății Otokar Europe Filiala București SRL, aferente anului 2020 nu sunt încă finalizate, deoarece termenul limită de depunere a lor este 31.05.2021, conform OMF 58/14.01.2021”.

La acest aspect, relatăm că toți participanții sunt obligați să respecte condițiile impuse de documentația de atribuire. Conform prevederilor art. 7 din Legea Nr. 131 privind achizițiile publice, principiile care stau la baza atribuirii contractului de

achiziție publică, reglementarea relațiilor privind achizițiile publice se efectuează în baza principiilor tratamentul egal, imparțial și nediscriminatoriu în privința tuturor ofertanților și operatorilor economici (lit. h)), transparența (lit. b)). Condiția de prezentare a situațiilor financiare pe ultimii 3 ani, este obligatorie pentru toți ofertanții, iar compania Otokar Europe filiala București nu poate fi liberată de această obligație. Cunoscând că intenționează să aplice la procedura de achiziție publică organizată de Primăria mun. Chișinău, Otokar Europe filiala București urma să întreprindă măsuri pentru a depune toate actele solicitate de autoritatea contractantă.

Potrivit IPO17.1 „În cazul unei asocieri, cerințele solicitate pentru îndeplinirea criteriilor de calificare și selecție referitoare la capacitatea de exercitare a activității profesionale și cele referitoare la eligibilitatea ofertantului sau candidatului, trebuie îndeplinite de către fiecare asociat. Criteriile referitoare la situația economică și financiară și cele referitoare la capacitatea tehnică și profesională pot fi îndeplinite prin cumul proporțional sarcinilor ce revin fiecărui asociat”.

Potrivit IPO33.3 „Dacă o ofertă nu este conformă cerințelor din documentele de atribuire, ea va fi respinsă de către autoritatea contractantă”. Potrivit art. 69 alin. (6) lit. b) din Legea privind achizițiile publice „Autoritatea contractantă nu acceptă oferta în cazul în care: /.../ b) oferta nu corespunde cerințelor expuse în documentația de atribuire;”. Potrivit IPO11.3 lit. d) „Va fi exclus de la procedura pentru atribuire a contractului de achiziție publică, și respectiv nu este eligibil, orice ofertant care se află în oricare dintre următoarele situații: /.../ d. prezintă informații false sau nu prezintă informațiile solicitate de către autoritatea contractantă, în scopul demonstrării îndeplinirii criteriilor de calificare și selecție”.

În temeiul normelor precitate, considerăm că Asocierea „Otokar Europe filiala București – Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ” urma a fi exclusă din procedura pentru atribuirea contractului de achiziție publică a 100 autobuze M3.

#### B.4. Încălcarea cerințelor p. 7.12. FDA

Conform cerinței din p. 7.12 FDA, urmează a fi prezentată delegația de împuternicire a reprezentantului companiei. Conform Tratatului între Republica Moldova și România privind asistența juridică în materie civilă și penală, ratificat prin Legea de ratificare nr. 1028-XIII din 03.12.1996, art. 22, p. 1: „actele care emană de la autoritățile competente sau de la alte instituții ale uneia dintre părțile contractante, precum și actele sub semnătură privată, cărora acestea le dau dată certă și le atestă autenticitatea semnăturii, sunt valabile pe teritoriul celeilalte părți contractante fără vreo altă legalizare. Această dispoziție se aplică și cu privire la extrasele și la copiile de pe aceste acte”. În acest context, menționăm că Procura din 31 Martie 2021, prezentată de Otokar nu corespunde cerințelor obligatorii din art. 22, p. 1 din Tratatul menționat mai sus, drept consecință, având în vedere că nu poate fi recunoscut pe teritoriul Republicii Moldova, aceasta nu produce efecte juridice, și nu au fost îndeplinite condițiile de formă.

Conform prevederilor art. 19 alin. (3) lit. d) din Legea Nr. 131/2015, „autoritatea contractantă are obligația de a exclude din procedura de atribuire a contractului de achiziții publice orice ofertant sau candidat care se află în oricare dintre următoarele situații:... a prezentat informații false sau nu a prezentat informațiile solicitate de către autoritatea contractantă în scopul demonstrării îndeplinirii criteriilor de calificare și selecție”.

Aceleași prevederi sunt menționate și în p. 11.3 lt. d) din IPO: „Va fi exclus de la procedura pentru atribuire a contractului de achiziție publică, și respectiv nu este eligibil, orice ofertant care se află în oricare dintre următoarele situații:... prezintă informații false sau nu prezintă informațiile solicitate de către autoritatea contractantă, în scopul demonstrării îndeplinirii criteriilor de calificare și selecție”.

Din toate constatările indicate în p. 3.1 – 3.4. mai sus, rezultă clar că nu au fost prezentate actele în modul indicat de cerințele IPO și/sau FDA, respectiv nu pot fi considerate drept depuse în modul corespunzător asemenea documente. Respectiv, urmează să survină consecințele indicate în art. 19 alin. (3) lit. d) din Legea 131/2015 și p. 11.3 lt. d) din IPO.

#### B.5. Nerespectarea p. 7.16 din FDA

Conform p. 7.16 din FDA, Asociera „Otokar Europe filiala București – Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ” urma să prezinte certificatul cu privire la consumul de combustibil – cicluri standartizate de testare (SORT1,2,3), și anume o copie confirmată prin semnătura și ștampila Participantului, oferită de către uzina producătoare.

Analizând actele prezentate de ofertant, constatăm că prin testarea SORT, a fost testat un autobuz cu o altă putere a motorului decât cea indicată de ofertant în oferta sa și în specificațiile tehnice. Potrivit documentului ”1.1.c\_Technical Specification 2021.semnat”, ofertantul propune autobuze cu puterea motorului de 215,7 kW:

|     |                       |                            |                     |  |
|-----|-----------------------|----------------------------|---------------------|--|
| 3.3 | Puterea motorului, kW | Min. 210 kW<br>Max. 240 kW | Respectă cerințele. | Puterea motorului autobuzului OTOKAR este de <b>215,7 kW</b> |
|-----|-----------------------|----------------------------|---------------------|--|

Potrivit pct. 1.2 din testul SORT, documentul „1.16 certificate on fuel consumption.semnat”, a fost testat un autobuz Otokar Kent LF cu puterea maximă de 220 kW:

#### 1.2. 1.2. Motor termic

| Nº    | Articol  | Valoare                            | Unitatea de măsură | (rpm)     |
|-------|--|------------------------------------|--------------------|-----------|
| 1.2.1 | Producător și tip                              | CUMMINS ISB6.7E5300B EURO 5        |                    |           |
| 1.2.2 | Capacitatea motorului                          | 6700                               | cc                 |           |
| 1.2.3 | Putere maximă                                  | 220                                | kW                 | 2100      |
| 1.2.4 | Cuplu maxim                                    | 1182                               | Nm                 | 1150-1400 |
| 1.2.5 | Modul de conducere al ventilatorului motorului | Ventilator de acționare hidraulică |                    |           |

Drept consecință, autobuzul propus în ofertă este dotat cu un motor cu putere diferită decât cel supus testului SORT, respectiv, și rezultatele consumului de combustibil sunt eronate. Este evident că motoare cu putere diferită au și consum diferit. În rezultat, considerăm că oferta propusă de Asociera „Otokar Europe filiala București – Otokar

*Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ” este lipsită de certificatul SORT 1,2,3, privind testarea autobuzului ofertat cu motor de 215,7 kW, act ce este obligatoriu impus de p. 7.16 din FDA.*

*Potrivit IPO18.1 lit. b) „Oferta va cuprinde următoarele: /.../ b) propunerea tehnică, precum și documente suport și facultative solicitate de autoritatea contractantă;”. Potrivit IPO33.3 „Dacă o ofertă nu este conformă cerințelor din documentele de atribuire, ea va fi respinsă de către autoritatea contractantă”. Potrivit IPO37.1 „Autoritatea contractantă va descalifica ofertantul care depune documente ce conțin informații false, cu scopul calificării, sau derutează ori face reprezentări neadevărate pentru a demonstra corespunderea sa cerințelor de calificare. În cazul în care acest lucru este dovedit, autoritatea contractantă poate declara ofertantul respectiv ca fiind neeligibil pentru participarea ulterioară în contractele de achiziții publice, prin includerea lui în Lista de interdicție a operatorilor economici”.*

*Potrivit art. 69 alin. (6) lit. b) din Legea privind achizițiile publice „Autoritatea contractantă nu acceptă oferta în cazul în care: /.../ b) oferta nu corespunde cerințelor expuse în documentația de atribuire;”. Potrivit IPO11.3 lit. d) „Va fi exclus de la procedura pentru atribuire a contractului de achiziție publică, și respectiv nu este eligibil, orice ofertant care se află în oricare dintre următoarele situații: /.../ d. prezintă informații false sau nu prezintă informațiile solicitate de către autoritatea contractantă, în scopul demonstrării îndeplinirii criteriilor de calificare și selecție”.*

*Certificatul SORT (1,2,3) este un act obligatoriu prevăzut de documentația de atribuire la pct. 7.16 din FDA, iar în lipsa acestuia, ofertantul Asocieria „Otokar Europe filiala București – Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ” urma să fie exclus de autoritatea contractantă de la procedura pentru atribuire a contractului de achiziție publică.*

*Potrivit art. 1 din Legea privind achizițiile publice „ofertă inacceptabilă – ofertă prezentată de către ofertantul care nu are calificările necesare indicate în documentația descriptivă sau documentația de atribuire, precum și ofertă al cărei preț depășește bugetul autorității contractante, stabilit și documentat înainte de inițierea procedurii de achiziție publică; /.../ ofertă neconformă – ofertă care nu corespunde cerințelor indicate în documentația descriptivă sau documentația de atribuire, care a fost primită cu întârziere, care este rezultatul unor acțiuni anticoncurențiale sau de corupție, stabilite în modul prevăzut de legislație, sau care a fost considerată de autoritatea contractantă ca fiind anormal de scăzută”.*

*Potrivit art. 44 alin. (1) din Legea privind achizițiile publice „Ofertantul are obligația de a elabora oferta în conformitate cu prevederile din documentația de atribuire”. Potrivit art. 69 alin. (6) „Autoritatea contractantă nu acceptă oferta în cazul în care: a) ofertantul nu îndeplinește cerințele de calificare și selecție; b) oferta nu corespunde cerințelor expuse în documentația de atribuire;”.*

*Potrivit art. 86 din „În procesul examinării contestației, Agenția Națională pentru Soluționarea Contestațiilor: a) admite contestația, integral sau parțial; b) respinge*

contestația. (3) Agenția Națională pentru Soluționarea Contestațiilor examinează din punctul de vedere al legalității și temeiniciei actul atacat și poate pronunța o decizie prin care îl anulează în parte sau în tot, obligă autoritatea contractantă să emită un act sau dispune orice altă măsură necesară pentru remedierea actelor ce afectează procedura de atribuire /.../”.

Prin prisma circumstanțelor relatate mai sus, precum și a normelor legale invocate, ofertele depuse de OOO „MAZ” - întreprinderea de administrare a holdingului „BELAVTOMAZ” și de Asociera „Otokar Europe filiala București – Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ”, urmau a fi declarate de autoritatea contractantă ca fiind inacceptabile și neconforme.

Ca urmare a celor menționate solicităm:

1) Admiterea prezentei contestații;

2) Anularea deciziei de atribuire nr. 1 din 26.04.2021 emisă de grupul de lucru din cadrul autorității contractante Primăria mun. Chișinău, în cadrul procedurii nr. 21036662 de licitație deschisă, cod CPV 34121100-2, privind achiziționarea a 100 autobuze noi, categoria M3, în partea ce ține de evaluarea ofertei OOO „MAZ” - întreprinderea de administrare a holdingului „BELAVTOMAZ” și a ofertei Asociera „Otokar Europe filiala București – Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ”, inclusiv actele subsecvente acesteia;

3) A obliga Primăria mun. Chișinău, ca măsură de remediere, să reevalueze oferta prezentată de OOO „MAZ” - întreprinderea de administrare a holdingului „BELAVTOMAZ” precum și oferta prezentată de Asociera „Otokar Europe filiala București – Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ”, în vederea stabilirii acestora ca fiind inacceptabile și neconforme.”

**Suplimentar contestației, la referința OAO „MAZ” nr. 2 din data de 24.05.2021, „Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi vs Ticaret Anonim Sirketi” vine la data de 26.05.2021 cu următoarele explicații:**

„În examinare la Agenția Națională pentru Soluționarea Contestațiilor se află contestația cu nr. de înregistrare 02/343/21 din 06.05.2021 depusă de „Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi vs Ticaret Anonim Sirketi” în privința procedurii de achiziție nr. 21036662, MD-1614258987702 organizată de Primăria mun. Chișinău privind procurarea a 100 autobuze de categoria M3. La 19 mai 2021 a avut loc ședința de examinare a contestației la sediul Agenției Naționale pentru Soluționarea Contestațiilor. Ulterior, la 23 mai 2021, reprezentantul OAO „MAZ” a depus prin e-mail referința nr. 2 în privința contestației aflată în examinare.

Examinînd referința nr. 2 depusă de OAO „MAZ”, conchidem că aceasta reiterează aceleași argumente contradictorii care au fost aduse anterior de către OAO „MAZ” și care au fost intens dezbătute în cadrul ședinței din 19 mai 2021 de la sediul Agenției Naționale pentru Soluționarea Contestațiilor. În această ordine de idei, în continuare vom relata de ce argumentele invocate de OAO „MAZ” nu pot fi reținute și

*de ce autobuzele MAZ propuse de ofertantul respectiv nu întrunesc specificațiile tehnice solicitate de către autoritatea contractantă.*

*I. cu privire la capacitatea totală a autobuzului (nr. de locuri) și masa acestuia.*

*În referința nr. 2, OAO „MAZ” insistă că autobuzele propuse în procedura de achiziție au o capacitate totală de 102 de pasageri. La fel OAO „MAZ”, atât în referința nr. 2, în prima referință cât și în cadrul ședinței de examinare a contestației ce a avut loc la 19 mai 2021 recunoaște că a anexat certificatul cu nr. TC BY E-BY.117.0028.P2 valabil din 17.11.2020 pînă la 05.12.2022 eliberat de organul de certificare a producției auto SRL „AKADEM-SERT”. Potrivit certificatului respectiv se pretinde că autobuzele MAZ ar avea, de fapt, 100 de locuri.*

*Deci din start, observăm că însăși OAO „MAZ” se contrazice în afirmațiile sale, neexistînd o poziție clară din partea acestora cu privire la capacitatea reală a autobuzelor propuse. Există o discrepanță evidentă între informația prezentată de către OAO „MAZ” cu privire la capacitatea totală a autobuzelor. Pe de o parte, OAO „MAZ” insistă că autobuzele au 102 locuri, pe cînd certificatul nr. TC BY E-BY.117.0028.P2 prezentat de OAO „MAZ” atestă doar 100 locuri. (Evidențiem faptul că și numărul de 102 pasageri preținși, cât și cel de 100 pasageri indicat în certificat, nu include pasagerul cu mobilitate redusă care se deplasează în scaun cu roțile, iar asupra acestui aspect ne vom expune un pic mai jos).*

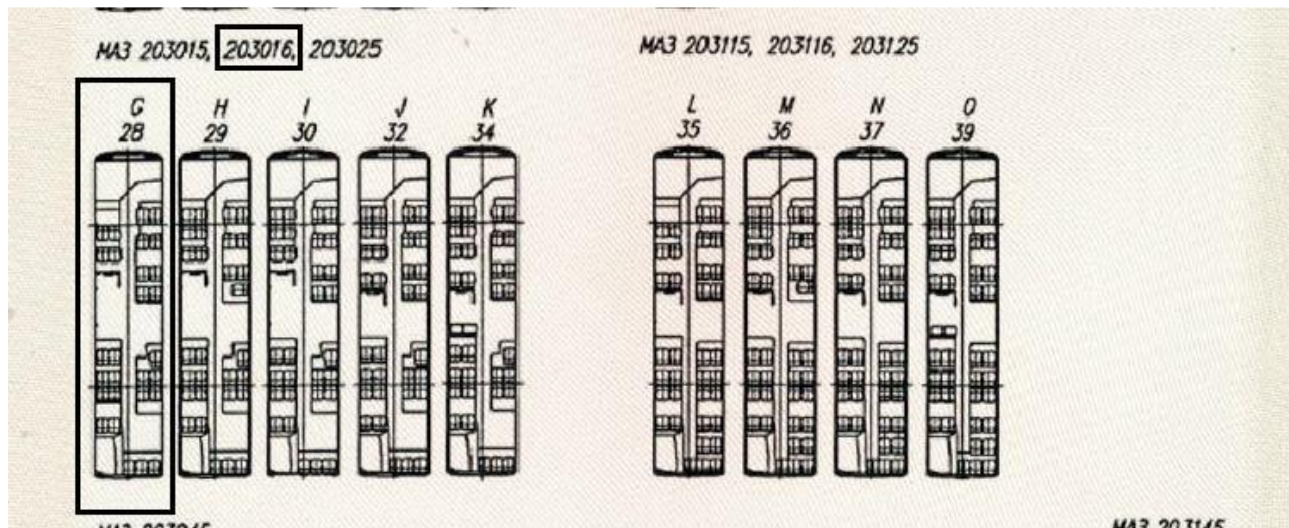
*Considerăm neîntemeiat argumentul OAO „MAZ”, făcînd referire la scrisoarea nr. 87 din 21.05.2021 emisă de OOO „AKADEM-SERT”, precum că „Omologarea tip vehicul nr. TC BY E-BY.117.0028.P2 nu conține informații despre capacitatea de pasageri pentru toate versiunile posibile ale autobuzului MAZ 203, ci numai parametrii capacității pasagerilor pe indicatorul minim al masei cu echipamente (10860 kg) și indicatorul limită al masei cu echipamente (11160 kg). Pentru alte versiuni de capacitate de pasageri și planificare interioară, urmează a fi efectuate calcule în conformitate cu Regulile ONU Nr. 107”.*

*Observăm că în scrisoarea respectivă nr. 87 din 21.05.2021 emisă de OOO „AKADEM-SERT”, însăși OOO „AKADEM-SERT” indică despre anumite versiuni posibile ale autobuzului MAZ 203, pe cînd la caz s-a oferit cert autobuzul în versiunea MAZ 203016. Deci alte versiuni ale autobuzului MAZ 203 nu prezintă interes la această procedură de achiziție atît timp cît s-a oferit cert autobuzul MAZ 203016, cu planificarea salonului tip G:*

*Anexa nr. 1 „Caracteristici generale ale mijlocului de transport”, fila nr. 3 din certificatul nr. TC BY E-BY.117.0028.P2:*

|  | (98)   | (100)       | (96)        | (96)        | (96)        | (94)                   |             |             |             |
|--|--|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------------|-------------|-------------|-------------|
| для модификаций:   | 203015, 203016, 203025   |             |             |             |             | 203115, 203116, 203125 |             |             |             |
| Количество мест для сидения  | 28   | 29          | 30          | 32          | 34          | 35                     | 36          | 37          | 39          |
| варианты планировок салона:  | G  | H           | I           | J           | K           | L                      | M           | N           | O           |
| Пассажировместимость при максимально разрешенной массе (с инвалидной коляской) | без дополнительного оборудования и топливным баком в пандусе                         |             |             |             |             |                        |             |             |             |
|  | 105<br>(98)  | 105<br>(98) | 105<br>(99) | 103<br>(95) | 102<br>(93) | 100<br>(92)            | 101<br>(93) | 102<br>(94) | 101<br>(91) |
|  | с дополнительным оборудованием (климатическая установка) и топливным баком в пандусе |             |             |             |             |                        |             |             |             |
|  | 100<br>(96)  | 100<br>(96) | 100<br>(96) | 100<br>(95) | 100<br>(95) | 100<br>(93)            | 100<br>(94) | 100<br>(95) | 100<br>(94) |

Anexa nr. 4 „Opțiuni amenajare salon”, fila 21 din certificatul nr. TC BY E-BY.117.0028.P2:



Din certificatul nr. TC BY E-BY.117.0028.P2, precum și din anexa nr. 4 la fila 21 „Opțiuni amenajare salon” a certificatului respectiv, desprindem cert că există doar o singură planificare/amenajare disponibilă a salonului ce corespunde modelului MAZ 203016, tip G, cu 28 locuri pe scaune, cel oferit de OAO „MAZ”.

Este neîntemeiată afirmația OAO „MAZ” din referința nr. 2, precum că în dependență de complecția autobuzului MAZ 203016 cu planificarea salonului de tip G, numărul maxim de pasageri variază între 100 și 105.

Din același certificat nr. TC BY E-BY.117.0028.P2 desprindem că, pentru autobuzul MAZ 203016 de tip G cu 28 locuri pe scaune, există doar două opțiuni a numărului maxim de pasageri (fără a fi prevăzut loc pentru scaunul cu roțile a unui pasager cu mobilitate redusă) și anume: i) 105 pasageri (autobuz fără aer condiționat), sau ii) 100 pasageri (autobuz cu aer condiționat). Contrar celor relatate de OAO „MAZ” certificatul nr. TC BY E-BY.117.0028.P2 nu reflectă o variație între 100 – 105 pasageri, ci indică expres că sunt 105 pasageri în lipsa aerului condiționat sau 100 pasageri cu instalarea aparatului de aer-condiționat, în cazul în care nu este prevăzut locul pentru scaunul cu roțile a unui pasager cu mobilitate redusă. La caz prezența aerului-condiționat este o condiție obligatorie în specificațiile tehnice din FDA.

Dacă și ipotetic OAO „MAZ” ar fi oferit un autobuz MAZ 203016 de tip G cu 28 locuri pe scaune și un total de 102 pasageri cu aerul condiționat instalat, autobuzul respectiv nu ar fi considerat certificat și aprobat de organul de certificare. Or, din certificatul nr. TC BY E-BY.117.0028.P2, depistăm că OAO „MAZ” nu deține autobuze

*MAZ 203016 de tip G cu 28 locuri și un total de 102 pasageri cu aerul condiționat instalat. Mai mult, din certificatul nr. TC BY E-BY.117.0028.P2 observăm că nu doar autobuzul oferit model MAZ 203016, dar absolut toate modelele autobuzelor MAZ: 203015, 203016, 203025, 203115, 203116, 203125, 203045, 203145, 203088, 203188, 204965, 203966, 203C65, 203C66 și de toate opțiunile posibile ale amenajării salonului: A, A1, B, B1, C, C1, D, D1, E, E1, F, F1, G, G1, H, H1, I, I1, J, K, L, M, N, O, etc, nu pot avea o capacitate maximă de 102 pasageri în cazul în care este instalat aerul condiționat.*

*Capacitatea maximă disponibilă pe autobuzele MAZ, cu aerul condiționat instalat, este de 100 pasageri, și aceasta fără a lua în calcul pasagerul cu mobilitate redusă, care fiind în scaun cu roțile ocupă un spațiu mai mare decât un pasager obișnuit. În cazul dotării autobuzului cu spațiu pentru pasagerul cu mobilitate redusă, capacitatea maximă este de 96 pasageri. Deci oricare afirmație și insistență din partea OAO „MAZ” precum că autocarul oferit MAZ 203016, de tip G cu 28 locuri pe scaune, cu aerul condiționat instalat, ar avea capacitatea totală de 102 pasageri, fie sunt afirmații false, fie OAO „MAZ” a oferit un autobuz necertificat și neindicat în certificatul nr. TC BY E-BY.117.0028.P2. Iar în orice caz, acesta este un temei de descalificare a ofertantului OAO „MAZ”. Or, dacă se pretinde că autobuzul are 102 pasageri, deși certificatul indică maxim 100 pasageri/96 pasageri cu prezența pasagerului cu mobilitate redusă, înțelegem că s-au făcut modificări la autobuz, fie au fost dezinstalate niște scaune pentru pasageri, fie a fost micșorată dimensiunea scaunelor, fie a fost mărită dimensiunea autobuzului sau au fost efectuate oricare alte modificări, însă aceste modificări trebuie să fie permise, confirmate și în final să fi fost aduse la cunoștința autorității contractante, ceea ce nu s-a efectuat în cazul dat.*

*Suplimentar, în afară de aerul condiționat, o altă condiție obligatorie potrivit specificațiilor tehnice elaborate de autoritatea contractantă, și anume pct. 2.5 din FDA, este ca autobuzele să fie dotate cu ”trapă mecanică, rabatabilă pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă”. Din specificația tehnică respectivă se subînțelege cert că autobuzele trebuie să permită accesul persoanelor cu mobilitate redusă, cât și să fie rezervat un anumit spațiu în autobuz pentru persoanele respective.*

*Toți participanții la licitație au căzut de acord la acest aspect. De altfel, e absurd să existe trapa pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă, însă să nu existe spațiu pentru scaunul cu roțile a persoanelor cu mobilitate redusă. La acest aspect relatăm că, nici un participant la licitație nu a invocat anumite neclarități a specificațiilor tehnice din FDA nici în perioada de depunere a ofertelor și nici după aceasta, și cu toate acestea, toate autobuzele ofertanților oferă atât trapă de acces cât și spațiu destinat în autobuz pentru persoanele cu mobilitate redusă.*

*Autoritatea contractantă nu a indicat cu câte locuri pentru pasageri cu mobilitate redusă urmau a fi dotate autobuzele. Ceea ce a indicat însă autoritatea contractantă, este ca numărul total de pasageri să fie de cel puțin 100 locuri. Respectiv, autoritatea contractantă nu a impus ofertanților să prevadă un anumit număr de locuri pentru*

*pasageri cu mobilitate redusă, lăsînd la discreția fiecărui participant să propună autobuze cu atît spațiu pentru persoane cu mobilitate redusă cît este posibil în modelul de autobuz al fiecărui ofertant (1 loc, 2 locuri, 3 locuri etc.), însă a se ține cont neapărat de numărul de cel puțin 100 pasageri. Astfel, drept exemplu: dacă ofertantul propune 1 (unu) loc pentru pasager cu mobilitate redusă, acesta urmează să asigure în autobuz cel puțin alte 99 locuri pentru ceilalți pasageri. Dacă ofertantul propune un autobuz cu 2 (două) locuri destinate pasagerilor cu mobilitate redusă, acesta trebuie să asigure cel puțin alte 98 locuri pentru ceilalți pasageri.*

*Autobuzul ofertat MAZ 203016, versiunea G cu 28 locuri pe scaune, e prevăzut cu 1 (unu) loc pentru pasageri cu mobilitate redusă, acest fapt nu este contestat și a fost recunoscut inclusiv de reprezentanții MAZ în cadrul ședinței din 19 mai 2021 de la sediul ANSC. Astfel, potrivit certificatului nr. TC BY E-BY.117.0028.P2, autobuzul MAZ 203016, versiunea G cu 28 locuri pe scaune și un pasager cu mobilitate redusă în scaun cu rotile, are o capacitate maximă de doar 96 pasageri, ceea ce nu corespunde cerinței de cel puțin 100 pasageri prevăzută în specificațiile tehnice din FDA. În cadrul ședinței din 19.05.2021 de la ANSC de examinare a contestației, reprezentantul OAO „MAZ” a confirmat că pentru a asigura o capacitate maximă de 100 pasageri cu prezența pasagerului de mobilitate redusă în salon, este nevoie de adus modificări la salon (de exemplu: de demontat cîteva scaune).*

*Constatăm că OAO „MAZ” a făcut abstracție de pasagerii cu mobilitate redusă, chiar avînd un comportament discriminatoriu față de aceștia indicînd în referința nr. 2 că în specificațiile tehnice „nu se specifică că o persoană cu mobilitate redusă urmează a fi inclusă în calculul la determinarea capacității totale de pasageri”.*

*Apare întrebarea de ce un pasager cu mobilitate redusă nu ar trebui să fie inclus în calculul capacității totale de pasageri, mai ales că autobuzul este prevăzut cu un loc destinat pentru pasager cu mobilitate redusă. Relatăm că pe teritoriul Republicii Moldova este funcțională Legea nr. 121 cu privire la asigurarea egalității, prin care sunt interzise expres orice acțiuni de discriminare a persoanelor inclusiv cu dizabilități (art. 1 alin. (1) din legea numită). Potrivit art. 2 din legea numită „discriminare – orice deosebire, excludere, restricție ori preferință în drepturi și libertăți a persoanei sau a unui grup de persoane, precum și susținerea comportamentului discriminatoriu bazat pe criteriile reale, stipulate de prezenta lege sau pe criterii presupuse”.*

*Conchidem că OAO „MAZ” prin comportamentul său discriminator, încearcă să obțină foloase de pe urma calculelor efectuate, astfel, chiar dacă autobuzul e prevăzut cu 1 (unu) loc pentru pasager cu mobilitate redusă, OAO „MAZ” nu include pasagerul cu mobilitate redusă la determinarea capacității totale a autobuzului, ci în locul său include alți 4 pasageri obișnuiți pentru a corespunde criteriului de cel puțin 100 pasageri capacitatea autobuzului. Prin comportamentul său inoportun și de rea-credință, OAO „MAZ” încearcă să ocolească condiția impusă de specificațiile tehnice de cel puțin 100 pasageri și afirmă insistent că pasagerul cu mobilitate redusă nu se ia în calcul la verificarea capacității maxime a autobuzului.*

*Relatăm că potrivit Instrucțiunilor pentru Ofertanți (în continuare IPO) 11.3 lit. d) „Va fi exclus de la procedura pentru atribuire a contractului de achiziție publică, și respectiv nu este eligibil, orice ofertant care se află în oricare dintre următoarele situații: /.../ prezintă informații false sau nu prezintă informațiile solicitate de către autoritatea contractantă, în scopul demonstrării îndeplinirii criteriilor de calificare și selecție”.*

*Potrivit IPO 37.1 „Autoritatea contractantă va descalifica ofertantul care depune documente ce conțin informații false, cu scopul calificării, sau derutează ori face reprezentări neadevărate pentru a demonstra corespunderea sa cerințelor de calificare. În cazul în care acest lucru este dovedit, autoritatea contractantă poate declara ofertantul respectiv ca fiind neeligibil pentru participarea ulterioară în contractele de achiziții publice, prin includerea lui în Lista de interdicție a operatorilor economici”.*

*Conform prevederilor art. 19 alin. (3) lit. d) din Legea Nr. 131/2015, „autoritatea contractantă are obligația de a exclude din procedura de atribuire a contractului de achiziții publice orice ofertant sau candidat care se află în oricare dintre următoarele situații:... a prezentat informații false sau nu a prezentat informațiile solicitate de către autoritatea contractantă în scopul demonstrării îndeplinirii criteriilor de calificare și selecție”.*

*Ce ține de argumentul OAO „MAZ” precum că nici autocarele ISUZU nu corespund cerinței cu privire la cel puțin 100 pasageri, relatăm că este neîntemeiată afirmația respectivă. Mai mult, OAO „MAZ” nu a înaintat vreo contestație în coraport cu oferta ISUZU și astfel, afirmațiile acestuia în partea ofertei clientului nostru nu sunt obiect de examinare în cadrul ANSC și din aceste motive le v-om lăsa fără comentarii.*

*Cu privire la masă. Un argument suplimentar în vederea susținerii punctului nostru de vedere precum că autobuzele MAZ 203016 au o capacitate maximă sub cea solicitată de 100 pasageri, este că efectuând și calculele masei, ajungem din nou la aceeași concluzie de necorespondere a capacității maxime solicitată de autoritatea contractantă.*

*În referința nr. 2, OAO „MAZ” afirmă că masa autobuzului ofertat este de 11060 kg, indicând că în masa respectivă se include masa șoferului, a combustibilului, a altor componente și inclusiv masa aerului-condiționat. OAO „MAZ” își întemeiază afirmația respectivă pe același certificat nr. TC BY E-BY.117.0028.P2, unde la fila 5 se indică faptul că „масса транспортного средства в снаряженном состоянии” variază între 10860 kg – 11160 kg. Astfel, se invocă niște interpretări personale ale OAO „MAZ” și ale OOO „AKADEM-SERT”, precum că în masa respectivă se include și masa aerului condiționat. La acest aspect, evidențiem faptul că masa aerului condiționat nu este de fapt inclusă în masa mijlocului de transport.*

*Potrivit Regulamentului Tehnic al Uniunii Vamale TP TC 018/2011, la care face referire și OAO „MAZ”, masa aerului condiționat nu este inclusă în masa mijlocului de transport:*

„„масса транспортного средства в снаряженном состоянии” - определенная изготовителем масса комплектного транспортного средства с водителем без нагрузки. Масса включает не менее 90% топлива; (pg. 12 din Regulamentul TP TC 018/2011)

„комплектное транспортное средство” - транспортное средство, пригодное для эксплуатации в соответствии с его назначением; (pg. 11 din Regulamentul TP TC 018/2011)

6.1. Каждое транспортное средство оборудуется системой вентиляции и системой (системами) отопления кабины и пассажирского помещения. (pg. 134 din Regulamentul TP TC 018/2011).”

Din normele citate cît și din certificatul nr. TC BY E-BY.117.0028.P2 conchidem că masa de 10860 kg – 11160 kg este masa cu complectăția standard a autobuzului (care conține doar sistemul de ventilare și încălzire), cu șofer și cu 90% rezervorul de combustibil plin. Din certificatul nr. TC BY E-BY.117.0028.P2 depistăm cert că autobuzele MAZ în complectăția standard sunt fără aer condiționat, aerul condiționat fiind atribuit la echipament adițional. Aerul condiționat se instalează ca echipament adițional care ocupă spațiu suplimentar și are o masă adițională. Chiar și numărul total de pasageri care pot fi transportați se micșorează cu 5 în cazul instalării aerului condiționat, după cum rezultă din certificatul nr. TC BY E-BY.117.0028.P2.

Mai mult, potrivit Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei din 12.12.2012 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012R1230&from=RO>):

„Art. 2 pct. 4 lit. a): „masa vehiculului în stare de funcționare” înseamnă: (a) în cazul unui autovehicul: masa vehiculului, cu rezervorul (rezervoarele) de combustibil umplut(e) la cel puțin 90 % din capacitatea (capacitățile) acestuia (acestora), inclusiv masa conducătorului auto, a combustibilului și a lichidelor, dotat cu echipamentul standard în conformitate cu specificațiile producătorului și, dacă sunt prezente, masa caroseriei, a cabinei conducătorului auto, a dispozitivului de cuplare și a roții (roților) de rezervă, precum și a sculelor;

Art. 2 pct. 2 „echipament standard” înseamnă configurația de bază a unui vehicul echipat cu toate componentele necesare prevăzute în actele de reglementare menționate în anexa IV și în anexa XI la Directiva 2007/46/CE, inclusiv toate componentele care sunt instalate fără să necesite specificații suplimentare la nivelul configurației sau al echipamentelor

Art. 2 pct. 3 „echipamente opționale” înseamnă toate componentele neincluse în echipamentul standard destinate montării pe un vehicul sub responsabilitatea producătorului care pot fi comandate de client;”.

Analizînd anexa IV și anexa XI la Directiva 2007/46/CE (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007L0046&from=RO>), constatăm cert că aerul condiționat nu este inclus în echipamentul standard pentru autobuzele de categoria M3. Drept exemplu de echipamente standard prevăzute de

anexa IV la Directiva 2007/46/CE pentru autobuzele M3, pot servi: dispozitive de iluminare și semnalizare luminoasă, lămpi de gabarit de poziție față (laterale), de poziție spate (laterale), de frânare, de poziție laterale și diurne, faruri de ceață față și spate, sistem de încălzire, ștergătoare de parbriz etc. De altfel, și certificatul nr. TC BY E-BY.117.0028.P2 prezentat de OAO „MAZ”, la fel, indică faptul că aerul condiționat este echipament adițional, acesta nefiind instalat ca echipament standard pe autobuze, ci doar la solicitarea cumpărătorului pentru un preț suplimentar, precum și reducând din capacitatea totală de locuri pentru pasageri. Relatăm că niciun producător de autobuze nu instalează ca echipament standard aerul condiționat pe autobuzele M3, întrucât acesta nu este obligatoriu potrivit Directivei 2007/46/CE și ar genera costuri suplimentare, astfel, instalarea aerului condiționat este opțională cu achitarea prețului corespunzător. De altfel, dacă aerul condiționat ar fi fost instalat standard pe toate autobuzele, nu ar mai fi avut logică ca autoritatea contractantă să specifice această opțiune în Specificațiile tehnice din FDA.

Din cele relatate mai sus, constatăm că contrar celor relatate de OAO „MAZ”, aerul condiționat în niciun caz nu se include în echipamentul standard al unui autobuz, ci face parte din dotările opționale cu care poate fi echipat autobuzul la cererea cumpărătorului. Astfel, art. 2 pct. 4 lit. a) al Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei din 12.12.2012, prevede expres că în masa vehiculului în stare de funcționare se include echipamentul standard, dar nu și cel opțional. Deci, contrar explicațiilor OAO „MAZ”, masa pretinsă de 11060 kg a autobuzului ofertat MAZ 203016 în stare de funcționare, nu include și masa aerului condiționat.

Masa unui sistem de aer condiționat similar (de exemplu cel de pe ISUZU) este de 225 kg. Pentru a înlătura o oarecare marjă de eroare la efectuarea calculelor, vom lua drept reper o masă a sistemului de aer condiționat de 200 kg. Suplimentar, ceea ce a neglijat OAO „MAZ” este masa fotoliului rulant și a pasagerului din fotoliu. Potrivit pct. 3.2.3.2.1 și pct. 7.4.2.2 din Regulamentul nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite, masa unui fotoliu rulant și a utilizatorului acestuia este de 250 kg. Efectuăm calculele de mai jos:

$$18000 \text{ kg} - 11060 \text{ kg} - 200 \text{ kg} - 250 \text{ kg} = 6490 \text{ kg, unde}$$

$$18000 \text{ kg} = \text{masa tehnică maximă admisibilă a autobuzului MAZ 203016,}$$

11060 = masa autobuz MAZ 203016 în stare de funcționare (reieșind din declarațiile ofertantului);

$$200 \text{ kg} = \text{masă aer condiționat,}$$

$$250 \text{ kg} = \text{masă fotoliu rulant și utilizatorul său.}$$

$$6490 \div 68 \text{ kg/pasager} = 95,44 \text{ pasageri}$$

Total pasageri = 95,44 + 1 pasager în fotoliu rulant = 96,44 pasageri, deci sunt 96 pasageri exact ca în certificatul nr. TC BY E-BY.117.0028.P2 prezentat de OAO „MAZ”.

Atît certificatul nr. TC BY E-BY.117.0028.P2 cît și calculul desfășurat efectuat mai sus, ținînd cont de reglementările europene, arată o capacitate totală de doar 96

pasageri a autobuzului MAZ 203016 oferat de OAO „MAZ”. Din explicațiile prezentate, nu există dubii că autobuzul propus de OAO „MAZ” nu corespunde specificațiilor tehnice impuse de Primăria mun. Chișinău, iar interpretările subiective, scrisorile și declarațiile prezentate de OAO „MAZ” odată cu referința nr. 2 nu sunt decât niște tentative ale acesteia de a ascunde neconformitatea autobuzului oferat și de a încerca să se alinieze măcar cumva la cerința cu privire la capacitatea de cel puțin 100 de pasageri a autobuzului.

II. cu privire la garanția pentru ofertă (garanția bancară 2%) prezentată de MAZ.

În contestația depusă, am invocat că garanția pentru ofertă prezentată de MAZ are un termen de valabilitate mai scurt decât termenul de valabilitate a ofertei, cu toate acestea, argumentului respectiv nu i s-a acordat o atenție sporită în cadrul ședinței de examinare a contestației din 19.05.2021, motiv din care aducem argumente suplimentare în privința acestui aspect.

MAZ a prezentat garanția pentru ofertă nr. 80011930321 din 31.03.2021 eliberată de SA Banca de economii „Belarusbank”. Potrivit certificatului respectiv, la ultimul paragraf este indicat faptul că garanția pentru ofertă este valabilă pînă cel tîrziu la data de 30 iulie 2021, pe cînd oferta este valabilă pînă la data de 31 iulie 2021. Potrivit art. 65 alin. (1) din Legea privind achizițiile publice „Autoritatea contractantă fixează locul, data și ora limită de depunere a ofertelor conform prevederilor prezentei legi”. În speță, data și ora limită pentru depunerea ofertelor era 02.04.2021, ora 15:30. Pînă la ora 15:30, oricare ofertant era în drept să-și retragă sau să-și modifice oferta fără să i se rețină garanția pentru ofertă.

Potrivit art. 67 alin. (3) „În cazul în care documentația de atribuire nu prevede altfel, ofertantul are dreptul să modifice sau să retragă oferta înainte de expirarea termenului de depunere a ofertelor, fără a pierde dreptul de retragere a garanției pentru ofertă. O astfel de modificare sau avizul despre retragerea ofertei este valabil dacă a fost primit de autoritatea contractantă înainte de expirarea termenului de depunere a ofertelor”.

Potrivit IPO 27.1 „Ofertele vor fi depuse nu mai tîrziu de data și ora specificate în FDA punctul 4.2.” Potrivit IPO 29.1 „În cazul în care documentația de atribuire nu prevede altfel, ofertantul are dreptul să modifice sau să retragă oferta înainte de expirarea termenului de depunere a ofertelor, fără a pierde dreptul de retragere a garanției pentru ofertă. O astfel de modificare este valabilă dacă a fost efectuată înainte de expirarea termenului de depunere a ofertelor”.

Din normele citate, desprindem cert faptul că pînă la ora 15:30, oricare ofertant era în drept să-și modifice/retragă oferta, fără a pierde dreptul de a-și retrage garanția pentru ofertă. Respectiv, oferta făcută de fiecare ofertant se consideră valabilă începînd cu ora 15:30, 02.04.2021. Mai mult, OAO „MAZ” a depus oferta sa la ora 12:12, 02.04.2021. În condițiile respective, este absurd argumentul OAO „MAZ” precum că oferta ar fi valabilă începînd cu ora 00:00, 02.04.2021. La ora 00:00, oferta încă nu era depusă de OAO „MAZ” aceasta fiind depusă abia la ora 12:12, data 02.04.2021,

respectiv, o ofertă nedepusă, inexistentă, nu poate fi considerată valabilă. În caz contrar, suntem într-o situație lipsită de logică juridică, când un act juridic inexistent se consideră a fi valabil producând efecte juridice.

Potrivit art. 1029 alin. (2) Cod civil „Oferta produce efecte numai dacă a ajuns la destinatar înainte de a fi revocată”.

Făcând abstracție de la normele Codului Civil cu privire la calcularea termenelor, pe care le-am argumentat în contestație și le susținem în continuare, indiferent de modul în care calculăm, fie începând cu ora 12:12, data 02.04.2021 sau începând cu 15:30, data 02.04.2021, oferta e obligatoriu să fie valabilă 120 zile, iar garanția pentru ofertă trebuie să fie valabilă pentru perioada de valabilitate a ofertei.

Dacă calculăm valabilitatea ofertei:

a) începând cu ora 12:12, data 02.04.2021, oferta OAO „MAZ” e valabilă pînă la 31.07.2021, ora 12:12.

b) începând cu ora 15:30, data 02.04.2021, oferta OAO „MAZ” e valabilă pînă la 31.07.2021, ora: 15:30.

Potrivit garanției pentru ofertă nr. 80011930321 din 31.03.2021 eliberată de SA Banca de economii „Belarusbank” pentru OAO „MAZ”, garanția pentru ofertă e valabilă pînă cel tîrziu la data de 30 iulie 2021. E evident faptul, că indiferent de modul în care se efectuează calculele, termenul de valabilitate a garanției pentru ofertă e mai mic decît termenul de valabilitate a ofertei, ceea ce constituie un temei de descalificare a ofertantului „MAZ”.

Potrivit IPO21.2. lit. a) „Garanția pentru ofertă va fi corespunzător cuantumului specificat în FDA punctul 3.3, în USD (dolari americani), și va fi: a) în formă de garanție bancară de la o instituție bancară licențiată, valabilă pentru perioada de valabilitate a ofertei sau altă perioadă prelungită, după caz, în conformitate cu punctul IPO23.2”.

Potrivit art. 68 alin. (2) și (4) din Legea privind achizițiile publice „(2) Documentația de atribuire poate stipula cerințele autorității contractante față de admisibilitatea emitentului garanției pentru ofertă sau a părții care o confirmă, în cazul existenței acesteia, față de forma și condițiile garanției pentru ofertă /.../ (4) Autoritatea contractantă prevede în documentația de atribuire cerințele față de emitent, forma, cuantumul și alte condiții de bază ale garanției pentru ofertă, precum și cerințele față de operatorul economic care depune garanția pentru ofertă, în cazul în care”.

Potrivit IPO21.3 „Dacă o garanție pentru ofertă este cerută în conformitate cu punctul IPO21.2, orice ofertă neînsoțită de o astfel de garanție pregătită în modul corespunzător va fi respinsă de către autoritatea contractantă ca fiind necorespunzătoare”. Avînd în vedere că garanția pentru ofertă prezentată de MAZ nu corespunde termenului de valabilitate prevăzut de IPO21.2 lit. a), oferta MAZ urmează a fi respinsă ca fiind necorespunzătoare.”.

### **Argumentele autorității contractante:**

Primăria Municipiului Chișinău, prin punctul său de vedere, expus în scrisoarea nr. 06-110/2846 din 14.05.2021, cu referire la contestația depuse de către „Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi vs Ticaret Anonim Sirketi”, comunică următoarele:

*„Grupul de lucru aprobat prin Dispoziția nr. 310-d din 27 iunie 2020, cu privire la achiziționarea a 100 de Autobuze categoria M3 pentru Î.M. „Parcul urban de autobuze”, din cadrul Primăriei Municipiului Chișinău a examinat notificarea nr. 02/343/21 din 06.05.21, 02/346/21 din 07.05.21 și comunică următoarele.*

*La data de 25.02.2021 conform planului de achiziții publice pentru anul 2021, pe platforma achizitii.md a fost publicată procedura de achiziționare a Autobuzelor categoria M3 pentru Î.M. „Parcul urban de autobuze” (Licitație deschisă nr. 21036662).*

*În urma deschiderii electronice a ofertelor la data de 02.04.2021 ora 15:30 s-a constatat că au fost depuse 6 (șase) oferte:*

- 1. ОАО „МАЗ” - управляющая компания холдинга „БЕЛАВТОМАЗ”;*
- 2. „Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi ve Ticaret A Ş”;*
- 3. „Xiamen King Long United Automotive Industry Co.”, Ltd.;*
- 4. BMC „Otomotiv Sanayi ve Ticaret AŞ” (Cabinetul Avocatului Popa Grigore);*
- 5. Asociera „Otokar Europe Filiala București – Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ”;*
- 6. „Temsal Ulasim Araclari Sanayi ve Ticaret AŞ”;*

*În urma examinării documentației depuse de către operatorii economici, criteriul de valoare fiind Cel mai bun raport preț – calitate, prin Decizia nr. 1 din 26.04.2021, Grupul de lucru a desemnat câștigător pe operatorul economic ООО „МАЗ” - управляющая компания холдинга „БЕЛАВТОМАЗ”.*

*La data de 06.05.2021 a fost depusă contestația cu numărul 02/343/21 din partea operatorului economic „Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi ve Ticaret A Ş” privind desemnarea câștigătorului ООО „МАЗ” - управляющая компания холдинга „БЕЛАВТОМАЗ” și evaluarea ofertei depuse de Asociera „Otokar Europe Filiala București – Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ”.*

*Astfel, venim cu următoarele argumente:*

- 1. Nerespectarea p. 7.1 din Fișa de date a achiziției (în continuare FDA).*

*Cu referire la numărul total de locuri, inclusiv cu dotările solicitate, Grupul de lucru a solicitat clarificări: „Solicităm să precizați/confirmați capacitatea exactă a numărului de locuri total și pe scaune pentru modelul bunului propus în F.4.1, luând în considerare dotările solicitate: sistem de aer condiționat, trapă mecanică pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă și rezervorul de 300 L.*

- 1. Numărul de locuri pentru pasageri pe scaune;*
- 2. Capacitatea totală de pasageri;*
- 3. Capacitatea totală de pasageri în care locul destinat persoanelor mobilitate redusă este ocupat.”*

Conform răspunsului ООО „МАЗ” - управляющая компания холдинга „БЕЛАВТОМАЗ” la solicitările Grupului de lucru, au fost prezentate argumentele și formulele privind calcularea masei și numărului total de locuri prin care s-a confirmat că autobuzele propuse corespund cerințelor solicitate avînd  $\geq 100$  locuri.

Totodată, avînd în vedere dotările solicitate conform Documentației de atribuire și numărul de locuri stabilit în Certificatul cu nr. TC BY E-BY.117.00028.P2, numărul pasagerilor total fiind de 100 persoane și argumentările ООО „МАЗ” - управляющая компания холдинга „БЕЛАВТОМАЗ”: „Autobuzul oferat are planificarea salonului tip G iar numărul maxim de pasageri al acestuia variază în dependență de complectarea inclusă. La pagina 5 din Certificatul de tip se indică că masa autobuzelor MAZ se cuprinde între 10860 kg - 11160 kg. Astfel, pentru autobuzele MAZ 203016, cu complectarea maximă și cu masa maxim permisă (11160 kg), numărul de pasageri admisibil este de 100 locuri.”

Grupul de lucru a constatat că oferta depusă este conformă, abaterile invocate sunt neînsemnate ce se încadrează în art. 69, al. (5) din Legea 131/2015 „Privind achizițiile publice” și nu schimbă esența obiectului licitat.

#### 2. Nerespectarea p. 7.16 din FDA.

În cadrul licitației, ОАО „МАЗ” - управляющая компания холдинга „БЕЛАВТОМАЗ” a depus documentul SORT (1,2,3) pentru autobuzul de tip 203016 cu volumul rezervorului de 210 L, în perioada clarificărilor, Grupul de lucru a solicitat următoarea clarificare: „Precizați/confirmați capacitatea exactă a volumului rezervorului dat fiind faptul că în certificatul/raportul privind SORT 1,2,3 este stipulat volumul rezervorului de 176,4 Kg, Fuel tank capacity (litres x 0,840).”

Ca răspuns, operatorul economic MAZ a precizat: „Confirmăm că capacitatea rezervorului de combustibil al autobuzului oferat MAZ 203016 este de 300 L. Raportul SORT este realizat pentru modele generice fără de modificății. Autobuzele din Seria MAZ 203 se completează cu două tipuri de rezervoare, de 210 litri și 300 litri în dependență de solicitările clientului”.

Astfel, Grupul de lucru a acceptat și a constatat că oferta este conformă cu abateri neînsemnate potrivit art. 69, alin. (5) din Legea 131/2015 „Privind achizițiile publice”.

#### 3. Încălcarea cerințelor p. 7.4 FDA.

La etapa depunerilor ofertelor, autoritatea contractantă a solicitat depunerea Garanției pentru ofertă în valoare de 2%, perioada de valabilitate fiind 120 zile, respectiv operatorul economic ОАО „МАЗ” - управляющая компания холдинга „БЕЛАВТОМАЗ” întrunește aceste condiții.

#### 4. Încălcarea cerinței din p. 7.3. FDA și 3.4 FDA.

Conform condițiilor Incoterms 2013 locul livrării este DAP (mun. Chișinău). Totodată, această condiție va fi stipulată în Contractul de vânzare-cumpărare care la momentul semnării se prezintă Garanția de bună execuție, pînă atunci fiind valabilă Garanția pentru ofertă.

#### 5. Încălcarea p. 7.7 FDA.

*Conform documentelor depuse și răspunsului în urma clarificărilor solicitate, Grupul de lucru a constatat lipsa datoriilor prin accesarea link-ului:*

*<http://www.portal.nalog.gov.by/debtor/#!ul;unp=290984317;date=01.03.2021>*

*6. Încălcarea p. 7.13 FDA*

*Certificatul cu nr. TC BY E-BY.117.00028.P2 este Certificat de conformitate, eliberat de către organul de certificare a producției Academ – Cert.*

*7. Încălcarea p. 7.9 FDA.*

*La etapa solicitărilor clarificărilor au fost prezentate facturile și invoice-urile privind livrarea bunurilor similare.*

*8. Nerespectarea condițiilor privind documentele și cerințele obligatorii referitor la limba documentației și încălcarea p. 7.8, 7.10, 7.12, 7.14, 7.17 din FDA.*

*Potrivit art. 69, alin. (5) din Legea 131/2015 „Privind achizițiile publice” autoritatea contractantă consideră a fi o abatere neînsemnată, majoritatea documentelor de bază, formularele au fost depuse conform cerințelor.*

*Cu privire la oferta depusă de Asociera „Otokar Europe filiala București – Otokar otomotiv ve Savunma Sanayi AŞ”.*

*1. Nerespectarea p. 7.1 din FDA*

*Conform F. 4.1 condițiile p. 2.8 Locul de muncă al șoferului, stabilite de către ofertant corespund cerințelor solicitate.*

*Totodată, în anexa 1.1.b\_technicalspecifications\_kent\_lf\_12mt\_moldova.semnat.pdf este stipulat că: „Otokar își rezervă dreptul de a modifica specificațiile sau imaginile indicative ale autobuzelor.”*

*Numărul de baterii solicitate fiind 2 (două), ofertantul în oferta sa a scris bateriile ceea ce se subînțelege mai mult de una.*

*2. Încălcarea cerințelor p. 7.10 FDA*

*Anexăm documentul 1.10\_manufacturer&apos;s experience m3 class 1 otokar tr.semnat.pdf care confirmă experiența operatorului economic.*

*3. Nerespectarea p. 7. 11 din FDA*

*Situațiile financiare sunt prezentate pentru anul 2018, 2019, 2020, confirmate prin actele:*

*1.11.b\_otr\_situatii financiare 2018 otokar tr.semnat.pdf*

*1.11.a\_oro\_situatii financiare 2019.semnat.pdf*

*1.11.b\_otr\_situatii financiare 2020 otokar tr.semnat.pdf*

*4. Încălcarea cerințelor p. 7.12 FDA*

*Împuternicirile reprezentanților Otokar sunt conforme și legale acestea fiind emise și autentificate de către autoritățile competente din Istanbul.*

*5. Nerespectarea p. 7.16 din FDA*

*Conform F. 4.1 capacitatea motorului este 215,7 KW, precum că în Certificatul SORT este stipulat puterea maximă 220 KW, potrivit art. 69, al. (5) din Legea 131/2015 Privind achizițiile publice autoritatea contractantă consideră a fi o abatere neînsemnată.*

*Cu privire la Contestația numărul 02/346/21 din 07.05.2021 depusă de operatorul economic „Temsă Ulaşım Aracları Sanayi ve Ticaret AŞ”.*

*1. Conform cerințelor caietului de sarcini volumul rezervorului solicitat este de 300 L.*

*Oferta producătorului Temsa în formularul F. 4.1. volumul rezervorului este de 285 L.*

*Potrivit art. 69, alin. (6), lit. b) din Legea 131/2015 „privind achizițiile publice” – „oferta nu corespunde cerințelor expuse în documentația de atribuire;”*

*2. Vă informăm că certificatul SORT a fost efectuat de către:*

**INSTYTUT TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO MOTOR TRANSPORT  
INSTITUTE**

*În astfel de împrejurări considerăm contestația neîntemeiată, lipsită de esență factologică și de drept, și pe acest motiv în conformitate cu art. 86 alin. (2) lit. b) al Legii nr. 131 privind achizițiile publice, urmează a fi respinsă.”*

**Suplimentar la punctul său de vedere, autoritatea contractantă remite în adresa Agenției scrisoarea nr. 02-110/494 din data de 26.05.2021, prin care se expune pe marginea cuantificării abaterilor neînsemnate (acțiune solicitată de către consilierii pentru soluționarea contestației în cadrul ședinței deschise de examinare a acesteia), comunicând următoarele:**

*„În certificatul de conformitate și certificat SORT, urmare a clarificărilor efectuate s-au stabilit următoarele:*

*Modelul autobuzului conform Certificat de Conformitate Nr. TCBYE-BY.117.00028.P2 este G (28 locuri scaun și 96 total pasageri, dat fiind faptul că este inclus sistemul de aer condiționat și locul pentru persoane cu mobilitate redusă. Tot în cadrul clarificărilor s-a stabilit conform certificat Test Report No 12043/COS (SORT), masa autobuzului este de 11.125,9 kg empty weight (pag.12). În această masă conform documentelor anexate Certificat de Conformitate Nr. TCBYE-BY.117.00028.P2, Test Report No 12043/COS (SORT) nu este inclus sistem de aer condiționat (aproximativ 200kg) și diferența masei rezervorului de 300 L și 210 L, fiind de 75,6 kg (pagina 14). Formula de calcul a numărului total maxim de pasageri fiind:  $(18.000 - 11.125,9 - 75,6 - 200) / 68 = 97,03$ . Respectiv, grupul de lucru în cadrul clarificărilor acestui aspect, a considerat ca abatere neînsemnată numărul total maxim de pasageri al autobuzului ofertat de Maz, raportat la cerința autorității contractante de minim 100 pasageri.*

*Referitor la referința nr. 2 din 24.05.2021, precum masa autobuzului nu a fost o cerință solicitată, grupul de lucru nu a indicat în caietul de sarcini masa totală a autobuzului, dar în perioada clarificărilor a ținut cont de această masa, deducând-o din certificatele atașate la ofertă din motivul că este relevant la stabilirea exactă a numărului total de pasageri. Conform modelului G, confirmat în perioada de clarificări de câștigător, numărul maxim de pasageri variază între 100-105 în dependență de echipare. Reiterăm că din documentele atașate rezultă că modelul G dacă e echipat cu*

*sistem de aer condiționat, trapă pentru persoanele cu mobilitate redusă și volum rezervor este de maxim 96 de pasageri, fapt clarificat de către grupul de lucru.”.*

### **Argumentele operatorului economic desemnat câștigător:**

*„Otkrytoe aktsionernoe obshchestvo „Minski Autamabilny Zavod”” (în continuare – OAO „MAZ”), prin referința înregistrată la Agenție cu nr. 01/795/21 la data de 17.05.21, menționează următoarele:*

*„Otkrytoe aktsionernoe obshchestvo „Minski Autamabilny Zavod” întreprinderea de administrare a holdingului „Belavtomaz” (în continuare „MAZ”), declarată câștigătoare la procedura de procurare cu nr. MD-1614258987702 pentru achiziția autobuzelor categoria M3 pentru Î.M. „Parcul urban de autobuze organizată de către Primăria municipiului Chișinău (în continuare „Procedura de procurare”) comunică Agenției Naționale pentru Soluționarea Contestațiilor (în continuare „ANSC”) prin prezenta referință poziția sa asupra contestațiilor depuse cu privire la rezultatele Procedurii de procurare.*

#### **PE PROCEDURĂ**

*Contestațiile depuse trebuie restituite fără examinare în fond din motiv că ANSC nu are competență pentru soluționarea lor (1); contestația depusă de către „Temsä Ulaşım Araclari Sanayi Ve Ticaret A.Ş.” (în continuare „Temsä”) pe marginea ofertei MAZ este lipsită de interes (2).*

#### **1. ANSC nu are competență pe marginea Procedurii de achiziție**

*Deși, conform art. 80 alin. (1) din Legea nr. 131/2015, ANSC are competență să examineze contestațiile formulate în cadrul procedurilor de achiziție publică, potrivit art. 82 (3) din aceeași lege, orice referire, pe parcursul Capitolului X din legea prenotată, la aplicarea procedurii de achiziție publică, include toate cazurile care intră în sfera de aplicare a dispozițiilor Legii nr. 131/2015.*

*În acest context, art. 5 alin. (1) a) din Legea nr. 131/2015, prevede că, „prevederile prezentei legi nu se aplică contractelor de achiziții publice atribuite de autoritățile contractante care își desfășoară activitatea în sectorul energetic, al apei, al transporturilor și al serviciilor poștale și care se înscriu în cadrul acestor activități, acestea fiind reglementate de alte acte normative de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor în sectorul energetic, al apei, al transporturilor și al serviciilor poștale.” Astfel Legea nr. 131/2015 nu se aplică procurărilor care satisfac cumulativ următoarele două condiții:*

*1. sunt achiziții în sectorul de utilități (energetic, al apei, al transporturilor și al serviciilor poștale);*

*2. sunt achiziții realizate de autorități contractante care își desfășoară activitatea în sectorul de utilități.*

*Primăria mun. Chișinău, după cum vom arăta, are atribuții în sectorul transporturilor, iar procedura de procurare în cauză are drept scop atribuirea unui contract de achiziție a autobuzelor. Astfel, Procedura de procurare aparține sectorului transporturilor, iar în virtutea normei citate mai sus, o asemenea procurare este exclusă*

din domeniul Legii nr. 131/2015. Prin urmare, ANSC nu este competentă să examineze contestații pe marginea ei.

În continuare vom argumenta poziția că această procedură de procurare cade sub incidența excepției de la art. 5 alin. (1) a) din Legea nr. 131/2015.

Conform art. 18 (1) din Legea nr. 136/2016 privind statutul municipiului Chișinău, „Primăria municipiului Chișinău (în continuare – primărie) este structura funcțională care asistă primarul general în exercitarea atribuțiilor sale”. Întrucât Primăria mun. Chișinău are drept scop asistarea primarului mun. Chișinău, aceasta are atribuții în aceleași sectoare ca și primarul.

Primarul mun. Chișinău și implicit Primăria mun. Chișinău își desfășoară activitatea în mai multe sectoare. Una dintre atribuțiile de bază ale primarului municipiului Chișinău, în conformitate cu art. 15 (1) 4) c) din Legea prenotată este „asigură securitatea traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului, prin întreținerea drumurilor, podurilor și instalarea semnelor rutiere în raza teritoriului administrat;”. Prin urmare, Primăria municipiului Chișinău are și atribuții în sectorul transporturilor.

Adițional, în conformitate cu alin. (2) din articolul prenotat „Primarul general, în calitate sa de autoritate publică executivă, exercită și alte atribuții prevăzute de legislația în vigoare sau delegate/încredințate de consiliul municipal.” Ultimul, în conformitate cu art. 6 (2) 2) a) din aceeași lege, „decide, în condițiile legii și în limitele competenței sale, organizarea serviciilor publice de interes local și/sau municipal, asigură buna lor funcționare și aprobă tarifele la serviciile cu plată prestate de acestea”. Unul dintre serviciile publice de interes municipal este transportul public de pasageri, pentru care, printre altele, Consiliul Municipal Chișinău (în continuare „CMC”) a fondat Î.M. „Parcul Urban de Autobuze”.

În scopul reînnoirii parcului de autobuze, prin Decizia nr. 6/3 din 19.05.2021, CMC a aprobat Planul de reînnoire a parcului rulant al sistemului de transport public din municipiul Chișinău pentru anii 2020-2023, iar pentru controlul executării deciziei în cauză a fost împuternicit Primarul General al mun. Chișinău. În acest context, Procedura de procurare în cauză are drept obiect achiziționarea autobuzelor pentru Î.M. „Parcul Urban de Autobuze”. Potrivit pct. 5 din Statutul ÎM „Parcul Urban de Autobuze”, aprobat prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 24/2 din 28.12.2020, întreprinderea practică genuri de activitate în domeniul transporturilor urbane, suburbane terestre de călători.

Prin urmare, autoritatea contractantă, prin desfășurarea acestei Proceduri de procurare, urmărește, în temeiul art. 6 (2) 2) a); art. 15 (2) și art. 18 (1) din Legea nr. 136/2016 exercitarea unei atribuții în sectorul transporturilor.

Contestatorii ar putea invoca că excepția citată se aplică autorităților contractante care activează doar în sectoarele de utilități. Totuși, o asemenea interpretare ar fi contrară textului legii întrucât în art. 5 (1) a) din legea prenotată lipsește cuvântul „doar” sau un sinonim al acestuia. Or, dacă intenția legiuitorului ar fi fost limitarea

scopului art. 5 (1) a) la autoritățile contractante doar din sectorul utilității, norma respectivă ar suna în felul următor: „prevederile prezentei legi nu se aplică contractelor de achiziții publice atribuite de autoritățile contractante care își desfășoară activitatea doar în sectorul energetic, al apei, al transporturilor [...]”

Dacă este să interpretăm lexical art. 5 (1) a) din Legii nr. 131/2015 ajungem la aceeași concluzie. Astfel, avînd premisa că o autoritate contractantă (Î.M. „Parcul Urban de Autobuze”) își desfășoară activitatea în sectorul transporturilor, aceasta poate să-și desfășoare activitatea și în sectorul alimentației, drumurilor, amenajării spațiului public și multe altele. Astfel, autoritatea contractantă, poate achiziționa utilaj pentru reparația drumurilor, deschide pe teritoriul ei unități alimentare și a se ocupa de amenajarea teritoriului public. Chiar dacă la un moment dat activitatea autorității contractante în domeniul transporturilor ar fi una secundată, premisa indicată ar rămîne valabilă. Astfel, prevederea de la art. 5 (1) a) „autoritățile contractante care își desfășoară activitatea în sectorul [...]” nu se referă exclusiv la autorități contractante care își desfășoară activitatea doar în sectorul respectiv.

Procurările în sectorul transporturilor urmează a fi acoperite de Legea nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energiei, apei, transporturilor și serviciilor poștale, care va transpune parțial Directiva 2014/25/UE. La art. 89 din Legea nr. 74/2020 nu se indică modificarea sau abrogarea vreunui act legislativ cu privire la domeniul transporturilor, deși pentru celelalte domenii de utilități se indică. Prin urmare, la moment nu există un act normativ în domeniul achizițiilor care ar reglementa achizițiile în domeniul transporturilor.

Legea nr. 74/2020 prevede la art. 12 (1): „Prezenta lege se aplică activităților care țin de punerea la dispoziție sau exploatarea rețelelor destinate furnizării de servicii publice în domeniul transportului pe calea ferată, cu troleibuzul și autobuzul.” Această prevedere transpune art. 5 din Directiva 2014/25. Iar procurarea de autobuze pentru transportul public cade sub incidența sectorului transportului definit în norma respectivă.

Mai mult, Legea nr. 74/2020 prevede la art. 6 (7) a) modul de reglementare a achizițiilor mixte atunci cînd o autoritate contractantă are atît atribuții într-un sector de utilități, cît și în alte sectoare publice.

Conform notei informative la Legea nr. 74/2020, „Elaborarea acestui proiect de act normativ reprezintă o necesitate pentru a reglementa mecanismul de organizare și desfășurare a achizițiilor de către entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale. [...] În aceste condiții, proiectul de lege va reglementa procedurile de atribuire a contractelor de achiziție, care vor fi aplicate de către entitățile care desfășoară activități relevante în domeniul energiei, apei, transportului și poștei. Achiziția sectorială înseamnă achiziționarea, prin intermediul unui contract de bunuri, lucrări sau servicii, de către una sau mai multe entități contractante de la operatori economici aleși de către aceste entități contractante,

*cu condiția ca bunurile, lucrările, sau serviciile sunt destinate pentru desfășurarea unei activități din sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale”.*

*Astfel, Legea nr. 74/2020, care va reglementa achizițiile prevăzute la art. 5 (1) a) din Legea nr. 131/2015 indică că este vorba de achiziții realizate de entități contractante care desfășoară, printre altele și activități în sectoarele de utilități.*

*Completăm acest argument cu faptul că conform preambulului Legii nr. 131/2015, aceasta transpune Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice. Ultima a fost adoptată concomitent cu Directiva 2014/25/UE privind achizițiile publice în sectoarele de utilități, fapt ce a permis o delimitare clară a domeniilor de aplicare a fiecărui tip de achiziție (publică vs utilități). Astfel, conform art. 7 din Directiva 2014/24/UE „Prezenta directivă nu se aplică contractelor de achiziții publice și concursurilor de proiecte care, în conformitate cu Directiva 2014/25/UE, sunt atribuite sau organizate de autorități contractante care desfășoară una sau mai multe din activitățile menționate la articolele 8-14 din directiva respectivă și sunt atribuite pentru desfășurarea acestor activități, contractelor de achiziții publice excluse din domeniul de aplicare al respectivei directive în conformitate cu articolele 18, 23 și 34” (subliniat intenționat).*

*În conformitate cu art. 43 (1) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, în preambulul actului normativ este prevăzut scopul și rațiunea adoptării acestuia. Totodată, în conformitate cu art. 71 (4) din același act normativ, la interpretarea actelor normative se ține cont de voința autorității publice care a adoptat actul normativ. Astfel, la interpretarea Legii nr. 131/2015 urmează a se ține cont și de conținutul și spiritul Directivei 2014/24/UE pe care o și transpune în legislația națională.*

*Prin urmare, la interpretarea prevederii „autoritățile contractante care își desfășoară activitatea în sectorul transporturilor” din art. 5 (1) a) Legea nr. 131/2015, urmează a se ține cont, că, legiuitorul urmărea de fapt să transpună art. 7 din Directiva 2014/24/UE care prevede: „autorități contractante care desfășoară una sau mai multe din activitățile menționate la articolele 8-14 din directiva 2014/25/UE”. Totuși, legiuitorul moldovenesc a schimbat formularea, or la momentul adoptării Legii nr. 131/2015 lipsea o lege/proiect de lege privind reglementarea achizițiilor în sectoarele de utilități. Astfel, s-a utilizat formularea textuală după denumirea Directivei 2014/25/UE și anume: Directiva privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE.*

*Din art. 7 din Directiva 2014/24/UE este clar că aceasta nu se aplică procedurilor de achiziții de utilități realizate de autorități publice, chiar dacă acestea au atribuții și în alte sectoare decât utilitățile. Or, indiferent de natura autorității publice, o data ce aceasta are în competență o activitate din sectorul de utilități și realizează o achiziție în acel sector, această achiziție se va reglementa de Directiva 2014/25/UE privind achizițiile publice în sectoarele de utilități și nu de Directiva 2014/24/UE privind achizițiile publice.*

O asemenea interpretare este oferită și de Curtea de Justiție la examinarea Directivelor din 2004. Menționăm aici că Directiva 2014/25 a înlocuit Directiva 2004/17 (ambele aplicabile achizițiilor de utilități), iar Directiva 2014/24 a înlocuit Directiva 2004/18 (ambele aplicabile achizițiilor publice). Cu privire la relevanța jurisprudenței privind vechile Directive, Curtea de Justiție s-a expus în felul următor:

„Cu titlu introductiv, este necesar să se arate, în primul rând, că Directiva 2014/25 a abrogat și a înlocuit Directiva 2004/17. În această privință, referitor la dispozițiile Directivei 2014/25 care au un domeniu de aplicare în esență identic cu cel ale dispozițiilor relevante ale Directivei 2004/17, jurisprudența Curții privind această din urmă directivă este aplicabilă și în ceea ce privește Directiva 2014/25.”

Astfel, Curtea de Justiție în Hotărârea 19 aprilie 2018, *Conorzio Italian Management și Catania Multiservizi*, C-152/17 a indicat următoarele:

„În acest sens, reiese din jurisprudența Curții că Directiva 2004/17 se aplică efectiv nu doar contractelor atribuite în domeniul uneia dintre activitățile expres prevăzute la articolele 3-7, ci și contractelor care, deși sunt de natură diferită și ar putea astfel, ca atare, să intre în mod normal în domeniul de aplicare al Directivei 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii (JO 2004, L 134, p. 114, Ediție specială, 06/vol. 8, p. 116), servesc la exercitarea activităților definite de Directiva 2004/17. Prin urmare, în măsura în care un contract atribuit de o entitate contractantă are legătură cu o activitate exercitată de aceasta în sectoarele vizate la articolele 3-7 din directiva menționată, acest contract trebuie supus procedurilor prevăzute de respectiva directivă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 aprilie 2008, *Ing. Aigner*, C-393/06, EU:C:2008:213, punctele 56- 59)” (CJ, Hotărârea din 19 aprilie 2018, *Conorzio Italian Management și Catania Multiservizi*, C-152/17, EU:C:2018:264, § 26)

În Hotărârea din 10 aprilie 2008, *Ing. Aigner, Wasser-Wärme-Umwelt, GmbH vs Fernwärme Wien GmbH*, C-393/06, Curtea de Justiție a ajuns la următoarea concluzie:

„În consecință, contractelor atribuite de o entitate precum *Fernwärme Wien* li se aplică procedurile prevăzute de Directiva 2004/17 în măsura în care aceste contracte au o legătură cu o activitate desfășurată de aceasta în sectoarele prevăzute la articolele 3-7 din directiva menționată. În schimb, tuturor celorlalte contracte atribuite de o asemenea entitate în legătură cu exercitarea altor activități li se aplică procedurile prevăzute de Directiva 2004/18.

Prin urmare, trebuie să se răspundă la a treia întrebare după cum urmează: contractelor atribuite de o entitate având calitatea de organism de drept public, în sensul Directivelor 2004/17 și 2004/18, care au legătură cu exercitarea de activități ale acestei entități în unul sau în mai multe dintre sectoarele prevăzute la articolele 3-7 din Directiva 2004/17, trebuie să li se aplice procedurile prevăzute de această directivă. În schimb, tuturor celorlalte contracte atribuite de această entitate în legătură cu exercitarea altor activități li se aplică procedurile prevăzute de Directiva 2004/18. Fiecare dintre aceste două directive se aplică fără să se facă distincție între activitățile pe care entitatea menționată le desfășoară pentru a-și îndeplini misiunea de a satisface nevoi de interes general și activitățile pe care aceasta le desfășoară în condiții de concurență și chiar în prezența unei contabilități care urmărește separarea sectoarelor de activitate ale acestei entități pentru a evita finanțările încrucișate între aceste sectoare.” (CJ, Hotărârea din 10 aprilie 2008, *Ing. Aigner, Wasser-Wärme-Umwelt, GmbH vs Fernwärme Wien GmbH*, C-393/06, §§ 58-59)”

Astfel, din jurisprudența Curții de Justiție, este clar că Directivele privind achizițiile publice și de utilități nu fac o distincție între tipurile de autorități contractante. O dată ce o autoritate contractantă are cel puțin o atribuție în sectorul de

utilități și desfășoară în acel sector o achiziție, această achiziție cade sub incidența achizițiilor de utilități, iar Directiva privind achizițiile publice nu-i va fi aplicabilă.

În adoptarea Legii nr. 131/2015, Parlamentul Republicii Moldova a urmărit să transpună aceste Directive, iar modul lor de operare urmează a fi reținut la interpretarea legii respective, în concret la interpretarea art. 5 (1) a). Iată de ce, o dată ce o autoritate contractantă are atribuții într-un sector de utilități, chiar dacă aceasta mai are și alte atribuții, achizițiile realizate de aceasta în sectorul de utilități nu cad sub incidența Legii nr. 131/2015.

În același timp, observăm din practica autorităților publice din Republica Moldova că acestea, chiar neavând drept domeniul de bază de activitate în sectorul energetic (cum ar fi Autorități ale administrației publice locale, Agenții, Ministere), nu realizează achiziția de energie electrică în conformitate cu Legea nr. 131/2015 ci în conformitate cu Regulamentul privind furnizarea energiei electrice aprobat prin Hotărârea Agenției Naționale pentru Reglementare în Energetică în baza Legii nr. 107 din 27.05.2016 cu privire la energia electrică. Or achizițiile în sectorul energetic sunt la fel ca și cele din sectorul transporturilor exceptate din domeniul Legii nr. 131/2015.

Anticipînd argumentul contestatorilor cu privire la utilizarea în cadrul Procedurii de procurare a documentației de atribuire aprobate prin Ordinul Ministerul Finanțelor și includerea unui punct în anunțul de participare care indică că ANSC va soluționa contestațiile pe marginea Procedurii de achiziție, comunicăm următoarele:

Nu este interzisă aplicarea formularelor tipizate, aprobate în acest sens, în vederea facilitării inițierii și desfășurării unor proceduri de procurări care nu sunt, în același timp, și proceduri de achiziție publică în sensul Legii nr. 131/2015. Totodată, o autoritatea publică, prin efectul unei mențiuni în documentația de atribuire a unei proceduri de procurare, nu poate ocoli prevederile legii și nu poate conferi competență către ANSC atunci cînd conform Legii nr. 131/2015 competența lipsește.

Prin urmare, întrucît Procedura de procurare nu cade sub incidența Legii nr. 131/2015, ambele contestații urmează, în temeiul art. 86 (1) din Legea nr. 131/2015 a fi restituite fără examinare în fond. Aceasta fiind poziția MAZ, ne vom expune și asupra situației ipotetice în care Legea nr. 131/2015 s-ar aplica asupra Procedurii de procurare.

2. Pretențiile Temsa privind oferta MAZ sunt inadmisibile [...]

PE FOND, În continuare MAZ se va expune pe fondul pretențiilor formulate de contestatorii Isuzu (A) și Temsa (B), ambele fiind nefondate.

A. Pretențiile Isuzu sunt nefondate

1. Capacitatea indicată de pasageri a autobuzelor ofertate de MAZ este corectă (Contestația Isuzu (în continuare „CI” – A.1.1))

Isuzu invocă nerespectarea p. 7.1 din Fișa de date a achiziției (în continuare „FDA”). Autoritatea contractantă a solicitat oferte cu autobuze cu o capacitate totală de minim 100 pasageri. Conform specificațiilor tehnice ale autobuzului propus de MAZ, acesta are o capacitate de 102 pasageri. La acest aspect, Isuzu invocă că conform

calculelor sale aproximative, bazate pe presupunerile sale, capacitatea totală a autobuzului ofertat de MAZ este de 96 pasageri. Însă calculele realizate de Isuzu sunt bazate pe premise false și duc la concluzii greșite.

Anexa 11, pct. 3.2.3.2.1. a Regulamentului nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora, prevede că masa convențională a unui pasager este de 68 kg. Masa tehnică admisibilă maximă a autobuzului ofertat încărcat este de 18 000 kg (Certificatul de tip cu Nr. TC BY E-BY. 117. 00028. P2 pag. 5). Masa autobuzului ofertat este de 11 060 kg (cu tot cu masa tuturor echipamentelor, a rezervorului de combustibil plin, a șoferului), prin urmare, numărul maxim de pasageri admis se calculează conform formulei:  $(18000-11060)/68 = 102,05$ . Astfel, capacitatea totală de pasageri este 102.

Certificatul de tip cu Nr. TC BY E-BY. 117. 00028. P2 nu conține informații despre numărul de pasageri pentru fiecare modificare a autobuzelor. Acesta indică doar numărul de pasageri în cazul masei maxime posibilă la două tipuri de modificări. La prima coloană din tabelul de la pagina 3 din Certificatul de tip unde este indicată capacitatea de pasageri a autobuzelor se indică: „Пассажировместимость при максимально разрешенной массе (с инвалидной коляской)”. Ceea ce se traduce ca „Capacitatea de pasageri în cazul masei maxime admisibile (cu scaun pentru persoane cu mobilitate redusă).”

Autobuzul ofertat are planificarea salonului de tip G, iar numărul maxim de pasageri al acestuia variază în dependență de complectarea inclusă, care poate reduce din spațiul pentru pasageri, sau crește masa autobuzului și astfel schimbă numărul maxim de pasageri. Există o multitudine de combinații în acest sens, considerent din care în certificatul de tip nu s-a inclus capacitatea de pasageri pentru fiecare variație posibilă ci s-a indicat doar capacitatea de pasageri în cazul masei maxime permise. Acest fapt se confirmă și de scrisoarea organismului de certificare „Akadem-Sert” atașată [Anexa 2].

În continuare prezentăm cum s-a calculat capacitatea de pasageri în cazul autobuzelor MAZ 203016 cu masa maximă permisă:

La pagina 5 din certificatul de tip se indică că masa autobuzelor MAZ 203016 se cuprinde între 10860 – 11160 kg (Масса транспортного средства в снаряженном состоянии, кг). Astfel, pentru autobuzele MAZ 203016 cu complectare maximă și cu masă maximă permisă (11160 kg), numărul de pasageri admisibil este:  $(18000-11160)/68 = 100,58$  (deci sunt 100 de locuri).

Autobuzul propus corespunde întru totul cerințelor din documentația de atribuire, însă producătorul MAZ dispune și de alte utilaje care nu au fost solicitate și respectiv nu au fost incluse în ofertă. Iată de ce, masa autobuzului propus este de 11060 kg, fiind mai mică decât masa maximă admisibilă a acestui model, care este atinsă doar în cazul completării cu toate utilajele producătorului.

2. *CertIFICATELE PENTRU TESTELE SORT CU PRIVIRE LA CONSUMUL DE COMBUSTIBIL AL AUTOBUZELOR MAZ SUNT EMISE ÎN MOD CORESPUNZĂTOR (CI-A.1.2)*

*CertIFICATELE SORT SUNT EMISE PE MODEL NU ȘI PENTRU FIECARE COMPLECTAȚIE POSIBILĂ A MODELULUI. ASTFEL, MAZ A PREZENTAT DOCUMENTUL „[ ]TEST REPORT No 12043/COȘ” CARE REPREZINTĂ UN TEST AL CONSUMULUI DE COMBUSTIBIL PENTRU AUTOBUZELE DE MODELUL MAZ 203016, ACELAȘI MODEL CARE ESTE OFERTAT AUTORITĂȚII CONTRACTANTE.*

*TOTUȘI, ATÎT MODELUL MAZ 203016 CÎT ȘI ALTE MODELE DE AUTOBUZE DIN SERIA MAZ SAU ALTELE AU DIFERITE COMPLECTAȚII ÎN DEPENDENȚĂ DE NECESITĂȚILE CUMPĂRĂTORULUI. DIN ACEST MOTIV, TESTELE SORT SE REALIZEAZĂ DOAR UNUL PER MODEL, IAR COMPLECTAȚIA NU VARIAZĂ ASUPRA REZULTATELOR.*

*PENTRU CLARITATE VOM EXPLICA ACEST FAPT PE RAPORTUL SORT AL ISUZU UNDE SUNT INDICATE ȘI FORMULELE DE CALCUL (ACESTE LIPSESC DIN RAPORTUL SORT DEPUȘ DE MAZ, ÎNSĂ INCLUDEREA ACESTORA NICI NU ESTE OBLIGATORIE).*

*LA PCT. 1.10 ȘI 1.11 DIN REZULTATELE TESTELOR SORT AL ISUZU SE PREZINTĂ URMĂTOARELE TABELE:*

*1.10. Calculation of the load characteristics CL, of the tested vehicle*

| N°     | Item                  | Formula                                  | Calculated value |
|--------|-----------------------|--|------------------|
| 1.10.1 | Load factor CL (load) | $CL = 116.19 \times (L - 1.20) \times W$ | kg               |
| CL     | Lump load             | 3208,76 kg                               |                  |

*1.11. Optional equipment*

| N°      | Item  | Weight to deduct from lump load | kg |
|---------|---|---------------------------------|----|
| 1.11.1  | Air-conditioning                              | 225                             | kg |
| 1.11.3  | Ticketing equipment (excl.supporting devices) | 0                               | kg |
| 1.11.4  | Automatic vehicle monitoring system (AVM)     | 0                               | kg |
| 1.11.5  | Information equipment (2 pieces monitor)      | 0                               | kg |
| 1.11.7  | Security driver cabin                         | 0                               | kg |
| 1.11.8  | Overload due to double glazing                | 0                               | kg |
| 1.11.10 | Lubrimatic equipment                          | 0                               | kg |
| (1)     | Total weight of optional equipment            | 225                             | kg |

*Sursa: certificate on fuel (sort1,2,3).semnat.pdf, document din cadrul ofertei Isuzu, pag. 4*

*ÎNAINTE DE ÎNCEPEREA TESTULUI, ÎN AUTOBUZ SE ÎNCARCĂ O ANUMITĂ ÎNCĂRCĂTURĂ. PENTRU DETERMINAREA EI, SE STABILEȘTE O ÎNCĂRCĂTURĂ TOTALĂ DE REFERINȚĂ „Lump load”. ACEASTA SE DETERMINĂ PRIN O FORMULĂ CARE IMPLICĂ LUNGIMEA (L) ȘI LĂȚIMEA (W) AUTOBUZULUI:  $CL = 116.19 \times (L - 1.20) \times W$ . ÎN CAZUL ISUZU ACEASTA IEȘE 3208.76 kg.*

*MAI DEPARTE, SE VERIFICĂ MASA ECHIPAMENTELOR ADIȚIONALE INCLUSE PE AUTOBUZ. ÎN CAZUL ISUZU ESTE VORBA DE SISTEM DE AER CONDIȚIONAT DE 225 kg. ÎN CONTINUARE SE MAI IAU ÎN CONSIDERARE ȘI ALȚI FACTORI, INCLUSIV MASA COMBUSTIBILULUI:*

1.12. Other factors to take into account

| N°     | Item  | Actual weight (A)  | Reference weight (B) | Difference (A-B) |
|--------|---|--|----------------------|------------------|
| 1.12.1 | Seats   | 31   |                      |                  |
|        | Load factor CS (seats)                        | CS = the integer of $\{1.09 \times (L - 1.20) \times W\} = 19$ |                      |                  |
|        | N : actual number of seats in tested vehicle  | N x 10 kg  | CS x 10 kg           | (CS - N) x 10 kg |
|        | Calculated values                             | 310 kg   | 301 kg               | 9 kg             |
| 1.12.2 | Load factor CF(fuel volume)                   | CF = $7,26 \times (L - 1.20) \times W$                         |                      |                  |
|        | V : actual volume of fuel tank tested vehicle | V x 0,840  | CF x 0,840           | (CF-V) x 0,840   |
|        | Calculated values                             | 252 kg   | 168,42 kg            | 83,58 kg         |
| 1.12.3 | On-board people (#4) excl.driver              | 180 kg   | Real weight measured | 180 kg           |
| 1.12.4 | Measuring equipment                           | 150 kg   | None                 | 150 kg           |
| (2)    | <b>Total weight of other factors</b>          |  |                      | <b>422,56 kg</b> |

Sursa: certificate on fuel (sort1,2,3).semnat.pdf, document din cadrul ofertei Isuzu, pag. 4

Înainte de începerea testului, în autobuz se încarcă o anumită încărcătură. Pentru determinarea ei, se stabilește o încărcătură totală de referință „Lump load”. Aceasta se determină prin o formulă care implică lungimea (L) și lățimea (W) autobuzului:  $CL = 116.19 \times (L - 1.20) \times W$ . În cazul Isuzu aceasta iese 3208.76 kg.

Mai departe, se verifică masa echipamentelor adiționale incluse pe autobuz. În cazul Isuzu este vorba de sistem de aer condiționat de 225 kg. În continuare se mai iau în considerare și alți factori, inclusiv masa combustibilului:

1.12. Other factors to take into account

| N°     | Item  | Actual weight (A)  | Reference weight (B) | Difference (A-B) |
|--------|---|--|----------------------|------------------|
| 1.12.1 | Seats   | 31   |                      |                  |
|        | Load factor CS (seats)                        | CS = the integer of $\{1.09 \times (L - 1.20) \times W\} = 19$ |                      |                  |
|        | N : actual number of seats in tested vehicle  | N x 10 kg  | CS x 10 kg           | (CS - N) x 10 kg |
|        | Calculated values                             | 310 kg   | 301 kg               | 9 kg             |
| 1.12.2 | Load factor CF(fuel volume)                   | CF = $7,26 \times (L - 1.20) \times W$                         |                      |                  |
|        | V : actual volume of fuel tank tested vehicle | V x 0,840  | CF x 0,840           | (CF-V) x 0,840   |
|        | Calculated values                             | 252 kg   | 168,42 kg            | 83,58 kg         |
| 1.12.3 | On-board people (#4) excl.driver              | 180 kg   | Real weight measured | 180 kg           |
| 1.12.4 | Measuring equipment                           | 150 kg   | None                 | 150 kg           |
| (2)    | <b>Total weight of other factors</b>          |  |                      | <b>422,56 kg</b> |

Sursa: certificate on fuel (sort1,2,3).semnat.pdf, document din cadrul ofertei Isuzu, pag. 4 (subliniat intenționat cu roșu)

Pe lângă echipamentul opțional, se ia în considerare și diferența dintre masa de referință a combustibilului și masa lui reală. Autobuzul Isuzu supus testării, avea rezervorul de combustibil plin, deci 300 l sau 252 kg. Însă masa de referință a combustibilului, se calculează după o formulă care include lungimea și lățimea autobuzului, fiind independentă de volumul rezervorului:  $CF = 7,26 \times (L - 1,20) \times W$ . Astfel, masa de referință a combustibilului este 168,42 kg. Prin urmare, autobuzul supus testării trebuie să aibă 168,42 kg de combustibil. Întrucât rezervorul Isuzu este mai mare de atât, s-a adăugat diferența de 85,58 kg (252 kg - 168,42 kg) la masa altor factori (1.12.).

În continuare, pentru efectuarea testului, s-a exclus din masa de referință a încărcăturii (Lump load) masa echipamentului opțional dar și a altor factori de la pct.

1.12., inclusiv masa combustibilului din rezervor care depășește masa combustibilului de referință:

1.13. Final value of the load and the weight of the complete vehicle

| Nº     | Item                                   | See section | Value    |    |
|--------|--|-------------|----------|----|
| 1.13.1 | Empty weight                           | 1.1.5       | 11307,3  | kg |
| 1.13.2 | Lump load (CL)                         | 1.10        | 3208,76  | kg |
| 1.13.3 | Optional equipment (1)                 | 1.11        | 225,00   | kg |
| 1.13.4 | Other factors (2)                      | 1.12        | 422,56   | kg |
| 1.13.5 | Load (3) = CL – (1) – (2)              |             | 2561,20  | kg |
| 1.13.6 | Final weight = Empty weight + Load (3) | Calculated  | 13868,50 | kg |
|        |  | Measured    | 13964,00 | kg |

Sursa: certificate on fuel (sort1,2,3).semnat.pdf, document din cadrul ofertei Isuzu, pag. 5

Astfel, în lipsa echipamentului suplimentar și a altor factori, pentru testare s-ar fi adăugat în autobuz 3208,76 kg de încărcătură. Însă, din cauza existenței echipamentului suplimentar și a altor factori care măresc masa autobuzului, din masa de referință a încărcăturii (Lump load) de 3208,76 kg s-a scos echivalentul masei sistemul de aer condiționat (225 kg) și a altor factori (422,56), aici fiind inclusă și masa adițională de combustibil (85,58 kg). În rezultatul excluderii acestor mase, autobuzul a fost încărcat cu 2561,20 kg. Prin urmare, masa de combustibil din rezervor nu influențează masa autobuzului supus testării, aceasta fiind compensată cu reducerea din încărcătură.

Așa deci masa echipamentele opționale, inclusiv sistemul de aer condiționat, se exclude din masa încărcăturii autobuzului atunci când acesta este supus testării SORT. Astfel, prezența sau lipsa sistemului de aer condiționat nu influențează rezultatele testării SORT. Iar masa combustibilului ce se include în masa autobuzului pentru testele SORT nu depinde de volumul rezervorului ci de lungimea și lățimea autobuzului. În acest context, pretențiile Isuzu față de raportul SORT realizat pentru autobuzul MAZ sunt nefondate.

Mai menționăm aici că conform testului SORT realizat de Isuzu, autobuzul propus are o înălțime de 3136 mm, pe când în raportul SORT este indicat 3,14 m deci 3140 mm:

| Nº    | Item         | Value                   |
|-------|--------------|-------------------------|
| 1.1.1 | Vehicle type | M3 Citiport (12 meters) |
| 1.1.2 | Length (L)   | 12,03                   |
| 1.1.3 | Width (W)    | 2,55                    |
| 1.1.4 | Height (H)   | 3,14                    |
| 1.1.5 | Empty weight | 11307,3                 |
| 1.1.6 | Mileage      | 1242                    |

Sursa: certificate on fuel (sort1,2,3).semnat.pdf, document din cadrul ofertei Isuzu, pag. 5

| 1.11 | Dimensiuni de gabarit: |           |
|------|------------------------|-----------|
|      | - lungime, mm          | 12 030 mm |
|      | - lățime, mm           | 2550 mm   |
|      | - înălțime, mm         | 3136 mm   |

Sursa: !7.1 technical spec. f4.1ro\_and\_en.signed.pdf, document din cadrul ofertei Isuzu, pag. 2, pct. 1.11.

La autobuzul Isuzu supus testării SORT lipsește perete despărțitor la șofer și sistem de informare (monitoare), cu care, conform specificațiilor tehnice ale Isuzu este

complectat autobuzul ofertat (!7.1 technical spec. f4.1ro\_and\_en.signed.pdf, document din cadrul ofertei Isuzu, pag. 4, pct. 2,8, 2.10).

Atragem atenția și la faptul că masa totală a autobuzului Isuzu calculată cu încărcătură este de 13868,50 kg, pe când masa măsurată a autobuzului Isuzu supus testării a fost de 13964,00 kg, sau cu aproape 100 kg mai mult (pct. 1.13. din testul SORT al Isuzu).

Toate aceste devieri se explică prin faptul că măsurările realizate pentru testele SORT sunt aproximative și permit abateri de pînă la 5%. În acest context, însuși Isuzu, prin depunerea raportului SORT a conștientizat că acesta se realizează pentru modele generice, iar mici variații și diferențe de complectare nu alterează concluziile unui raport SORT care sunt în sine foarte aproximative.

Testele SORT prezentate de MAZ pentru modelul MAZ 203016 au fost realizate de Instytut Transportu Samochodowego din Polonia acreditat în conformitate cu standardul PN-EN ISO / IEC 17025, confirmat de un certificat emis de Centrul Polonez de Acreditare (numărul de acreditare AB 502) [Anexa 3]. În plus, Instytut Transportu Samochodowego are un certificat care confirmă conformitatea cu cerințele ISO 9001 [Anexa 4].

Cu privire la masa echipamentelor de măsurare și a persoanelor care efectuează măsurarea conform testelor SORT, comunicăm că acestea au fost incluse în masa încărcăturii autobuzului (Load). Totodată, raportul de testare SORT include informații cu privire la dispozitivele utilizate, însă informații cu privire la calibrarea acestora nu se solicită a fi incluse în rapoarte.

### 3. Volumul rezervorului ofertat de MAZ este de 300 litri (CI-A.1.2)

Contestatorul invocă că, întrucît testele SORT au fost realizate cu autobuze cu capacitatea rezervorului de 210 litri, autobuzul ofertat de MAZ nu corespunde cu cerința privind volumul rezervorului de 300 de litri.

După cum am menționat, raportul SORT este realizat pentru modele generice fără de modificatii. Autobuzele din Seria MAZ 203 se completează cu două tipuri de rezervoare, de 210 litri și 300 litri în dependență de solicitările clientului. Astfel, în specificațiile tehnice, MAZ a indicat expres că ofertează autobuze cu capacitatea rezervorului de combustibil de 300 litri (Ispecificatiiletehnicesigned.pdf, document din cadrul ofertei MAZ, pag. 2).

Prezentăm adițional documentul intitulat: *Communication concerning approval of a vehicle type with regard to the tank for liquid fuel* prin care se certifică că autobuzele din seria MAZ 203 care pot fi produse cu mai multe complectatii, inclusiv cu capacitatea rezervorului de 300 l, corespund cu cerințele Regulamentului nr. 34 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește prevenirea riscului de incendiu [Anexa 5].

### 4. Garanția bancară prezentată de MAZ are un termen de valabilitate suficient (CI-A.2.1.)

Termenul limită de depunere a ofertelor a fost 2 aprilie 2021. Contestatorul susține că ziua respectivă nu se i-a în calcul la determinarea termenului garanției, și prin urmare, garanția pentru ofertă ar fi cu o zi mai scurtă decât termenul solicitat de 120 de zile.

Totuși, după cum a notat și contestatorul, conform pct. 23.1 din FDA, „Ofertele vor rămâne valabile pe parcursul perioadei specificate în FDA punctul 3.8. de la data-limită de depunere a ofertei stabilită de autoritatea contractantă”. Prin urmare, la data-limită de depunere a ofertelor, oferta și garanția pentru ofertă sunt valabile, ziua respectivă urmînd a fi luată în calcul.

Astfel, autoritatea contractantă este obligată să ia în calcul și ziua deschiderii ofertelor, or oferta, în sensul art. 1 din Legea nr. 131/15, este actul juridic prin care operatorul economic își manifestă voința de a se angaja din punct de vedere juridic într-un contract de achiziție publică, respectiv, aceasta produce efecte juridice, inclusiv din ziua deschiderii ofertelor, la caz, din data de 2 aprilie 2021.

Declarația Isuzu că la calculul termenului de valabilitate al garanției nu se ia în considerare ziua deschiderii ofertelor, este contrară prevederilor legale, or prin reducerea la absurd în eventualitatea în care autoritatea contractantă ar desfășura întreaga procedură de evaluare a ofertelor în ziua deschiderii, aceasta ar fi pusă în situația să nu poată desemna un câștigător al procedurii respective, în măsura în care nu ar avea o ofertă valabilă la ziua deschiderii. Totodată prevederile Codului Civil nu pot fi reținute întru alterarea acestei concluzii.

Prin urmare, garanția bancară pentru ofertă depusă de MAZ este valabilă începînd cu data de 2 aprilie 2021 pînă la data de 30 iulie 2021 inclusiv, astfel termenul ei de valabilitate este de 120 de zile, după cum a solicitat și autoritatea contractantă. Iată de ce, pretenția contestatorului cu privire la durata valabilității garanției este nefondată.

5. MAZ a acceptat condițiile de livrare Incoterms 2013, DAP (mun. Chișinău) (CI-A.2.2)

Contestatorul invocă precum că MAZ nu a acceptat condițiile de livrare a autobuzelor. Totuși, această alegație este declarativă și nu corespunde adevărului. MAZ acceptă condițiile de livrare prevăzute la pct. 3.4 și 3.6 din FDA. Acest fapt se confirmă și prin completarea formularului ofertei, în conformitate cu care, MAZ a declarat că se angajează să furnizeze în conformitate cu documentele de atribuire și condițiile stipulate în specificațiile tehnice și preț, 100 de autobuze urbane M3, marca MAZ 203016:

Otkrytoe aktsionernoe obshchestvo "Minski Avtomobilny Zavod" întreprinderea de administrare a holdingului "Belavtomaz" [RUS: Открытое акционерное общество «Минский автомобильный завод» - управляющая компания холдинга «БЕЛАВТОМАЗ»] se angajează să

[denumirea ofertantului]

furnizeze în conformitate cu documentele de atribuire și condițiile stipulate în specificațiile tehnice și preț, următoarele bunuri 100 de autobuze urbane M3, marca MAZ 203016 [RUS: MA3 203016]

[introduceți o descriere succintă a bunurilor]

Sursa: Formularul ofertei F3.1 al MAZ, subliniat intenționat cu roșu

*FDA face parte din documentele de atribuire. Prin urmare, MAZ și-a asumat să livreze autobuzele în conformitate cu condițiile de livrare Incoterms 2013, DAP (mun. Chișinău) prevăzute în FDA.*

*Isuzu, a indicat condițiile de livrare Incoterms în Formularul Ofertei F3.1 în spațiul pentru indicarea sumei ofertei:*

**Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.S se angajează să:**

- a) furnizeze în conformitate cu documentele de atribuire și condițiile stipulate în specificațiile tehnice și preț, următoarele bunuri: **100 de Autobuze noi, categoria M3, marca ISUZU CITIPORT – Low Floor, E5 Diesel bus.**
- b) Suma totală a ofertei fără TVA constituie:  
**Incoterms 2013, DAP (Municipiul Chisinau) 14.920.560,00 USD (paisprezece milioane noua sute douazeci mii cinci sute saizeci de dolari).**
- c) Suma totală a ofertei cu TVA constituie:  
**Incoterms 2013, DAP (Municipiul Chisinau) 17.904.672,00 USD (saptesprezece milioane noua sute patru mii sase sute saptezeci si doi de dolari).**

*Sursa: Formularul ofertei F3.1 al Isuzu*

*Totuși, conform Formularul F3.1 din cadrul documentelor de atribuire publicat de către autoritatea contractantă, în spațiile respective urma să fie indicat doar prețul, în cuvinte și cifre, indicînd doar sumele și valutele respective:*

- c) Suma totală a ofertei fără TVA constituie:

[introduceți prețul pe loturi (unde e cazul) și totalul ofertei în cuvinte și cifre, indicînd toate sumele și valutele respective]

- d) Suma totală a ofertei cu TVA constituie:

[introduceți prețul pe loturi (unde e cazul) și totalul ofertei în cuvinte și cifre, indicînd toate sumele și valutele respective]

*Astfel, poziția contestatorului, în conformitate cu care, în spațiile respective din Formularul ofertei urmau să fie indicate și condițiile Incoterms de livrare este o interpretare proprie dată unor termeni cu un conținut suficient de clar. Nimic nu sugerează că în spațiile libere de la litera c) și d) din Formularul F3.1 urmau a fi indicate și condițiile de livrare Incoterms.*

*Mai mult de atît, FDA conține și informații cu privire la locul livrării bunurilor, dar și metoda și condițiile de plată. Totuși, Isuzu nu face referire expresă la acestea în ofertă. Prin urmare, nu este clar de ce, din perspectiva Isuzu, condițiile Incoterms aplicabile trebuie menționate expres în formularul Ofertei, iar locul livrării bunurilor, metoda și condițiile de plată – nu. Dacă, prin reducerea la absurd am accepta argumentul Isuzu, atunci ar reieși că Isuzu acceptă condițiile Incoterms, însă nu acceptă să livreze bunurile la Î.M. „Parcul Urban de Autobuze” și nici achitarea pentru fiecare lot de autobuze livrate în termen de 30 de zile de la semnarea actului de predare – primire a fiecărui lot în parte, în conformitate cu pct. 3.6 și 3.7 din FDA.*

*Mai mult de atît, constatăm că însuși Isuzu prezintă informații contradictorii cu privire la acceptarea condițiile de livrare Incoterms 2013, DAP. Or, condițiile DAP presupun că toate taxele la import, inclusiv TVA-ul se achită de cumpărător. Însă Isuzu indică că „suma totală a ofertei cu TVA constituie Incoterms, 2013, DAP (Municipiul Chișinău) 17.904.672,00 USD”, ceea ce este o afirmație contradictorie întrucît Isuzu nu*

poate în același timp să achite TVA-ul și să livreze conform condițiilor Incoterms, 2013 DAP. Condițiile de livrare cu achitarea TVA-ului la import sunt Incoterms 2010 DDP [Anexa 6, pag. 31]. Menționăm aici că „Incoterms 2013” se interpretează ca Incoterms 2010, or în anul 2013 nu s-au adoptat modificări la acestea.

Constatăm că declarația Isuzu cu privire la neacceptarea condițiilor Incoterms 2013, DAP de către MAZ este nefondată.

6. MAZ a satisfăcut cerința prevăzută la pct. 7.7 din FDA privind prezentarea „certificat de efectuare sistematică a plății impozitelor, contribuțiilor” (CI-A.3.1)

Conform poziției Isuzu, MAZ urma a fi descalificat din cauza neprezentării certificatului de efectuare sistematică a plății impozitelor eliberat de organul fiscal din Belarus. Totuși, MAZ a depus Declarația de confirmare a plății impozitelor în care a confirmat efectuarea sistematică a plății impozitelor, contribuțiilor și a comunicat că actualmente în Republica Belarus, în urma Deciziei Guvernului Belarus nr. 605 din 11.08.2017 [Anexa 7] nu se mai eliberează certificate care confirmă lipsa restanțelor la achitarea impozitelor. Totodată, MAZ a indicat că actualmente, informația privind achitarea sistematică a taxelor și impozitelor în Republica Belarus poate fi accesată pe site-ul Ministerului Impozitelor și Taxelor a Republicii Belarus la adresa: <http://www.portal.nalog.gov.by/debtor/>. Căutînd pe această adresă după numărul personal „YHII” al MAZ „100320487” poate fi verificat faptul că MAZ nu are restanțe la achitarea impozitelor în bugetul Republicii Belarus.

La caz, urmează a fi reținut că cerința privind lipsa restanțelor la achitarea impozitelor este prevăzută la pct. 11.3 din Instrucțiunile Pentru Ofertanți (în continuare „IPO”). Iar pct. 11.7 din IPO prevede:

„În cazul în care în țara de origine sau în țara în care este stabilit ofertantul/candidatul nu se emit documente de natura celor prevăzute la punctul IPO11.4 sau respectivele documente nu vizează toate situațiile prevăzute la punctele IPO11.2 și IPO11.3, autoritatea contractantă are obligația de a accepta o declarație pe propria răspundere sau, dacă în țara respectivă nu există prevederi legale referitoare la declarația pe propria răspundere, o declarație autentică dată în fața unui notar, a unei autorități administrative sau judiciare sau a unei asociații profesionale care are competențe în acest sens.”

În cazul de față constatăm că în Republica Belarus, unde este stabilit MAZ nu se emit certificate privind lipsa restanțelor față de buget. Prin urmare, declarația MAZ privind efectuarea sistematică a plății impozitelor de rînd cu informația de pe site-ul Guvernamental al Republicii Belarus care indică lipsa restanțelor din partea MAZ sunt suficiente pentru satisfacerea cerinței analizate.

Actul normativ în care s-au operat modificări în urma Deciziei Guvernului Belarus nr. 605 din 11.08.2017 este decizia Guvernului Belarus nr. 617 din 11.05.2009 cu privire la unele aspecte ale punerii în aplicare a Proceduri administrative ale autorităților fiscale. Ultima este afișată în format electronic pe portalul legal național al Republicii Belarus:

<https://www.pravo.by/document/?guid=3871&p0=c20900617>. Pentru claritate, am anexat Decizia respectivă în versiunea inițială [Anexa 8] și în versiunea curentă după

modificarea ei prin deciziei Guvernului Belarus nr. 605 din 11.08.2017 [Anexa 9]. Modificarea la care facem referință în această Decizie și care s-a făcut prin Decizia Guvernului Belarus nr. 605 din 11.08.2017 este următoarea:

„абзац седьмой подпункта 1.21 исключить;

из абзаца первого подпункта 1.8 слова „справки о состоянии расчетов с бюджетом или” исключить.” [Anexa 7, pag. 1]

Tradus în Română:

„al șaptelea paragraf al subpunctului 1.21 se elimină;

de la primul paragraf al subpunctului 1.8, cuvintele „informații privind starea decontărilor cu bugetul sau” vor fi excluse.”

Vă mai informăm că, pe lângă datoriile unui anumit contribuabil, pe site-ul web guvernamental al Republicii Belarus <http://nalog.gov.by/> este o listă completă a persoanelor juridice și antreprenorilor individuali care au restanțe la achitarea impozitelor și taxelor: <http://www.portal.nalog.gov.by/debtor/>. Astfel, se poate verifica funcționalitatea motorului de căutare după УНП al restanțierilor din acea listă, spre exemplu:

<http://www.portal.nalog.gov.by/debtor/#!ul;unp=290984317;date=01.03.2021>.

7. MAZ a prezentat certificatul de conformitate (CI-A.3.2)

Isuzu invocă precum că Certificatul (Omologarea) de tip cu Nr. TC BY E-BY. 117. 00028. P2 nu este un certificat de conformitate ci un act prin care sunt aprobate tipurile de autobuze M3 ce pot fi produse. Această afirmația însă este contradictorie. MAZ a prezentat certificatul de conformitate, denumit în limba rusă „Одобрение Тупа Транспортного Средства, Серия ВУ № 0002057, № TC BY E-BY. 117. 00028. P2”, ceea ce se traduce în Română ca „Omologarea de Tip a Mijlocului de Transport, Seria ВУ № 0002057, № TC BY E-BY. 117. 00028. P2”. Certificatul respectiv este eliberat de: Орган по Сертификации продукции машиностроения „Академ Серт” ООО „Академ Серт”, аттестат аккредитации № ВУ/112 117.01 до 11.01.2022 (Tradus ca: Organism de certificare a producției din construcția de mașini „Akadem-Sert”, ООО „Akadem-Sert”, atestat al acreditării № ВУ/112 117.01, valabil pînă la 11.01.2022.)

Conform acestui certificat, mijloacele de transport de marca MAZ, de tipul 203, Modificația 203016, categoria M3, clasa ecologică 5, produse de către MAZ corespund cerințelor Regulamentului tehnic al Uniunii Vamale „cu privire la siguranța mijloacelor de transport pe roți” (RUS: Транспортные средства марки MA3, Тупа 203, модификации 20316, категории М3, экологический класс 5, изготовитель MA3, соответствуют требованиям технического регламента Таможенного союза „О безопасности колесных транспортных средств”. Regulamentul poate fi accesat aici:

<http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tehnreg/deptexreg/tr/Documents/%D0%A2%D0%A0%20%D0%A2%D0%A1%20018-2011.pdf>.

Regulamentul respectiv, conform preambulului, este armonizat cu cerințele Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite stabilite conform „Acordului

*privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații” încheiat în Geneva la 20 Martie 1958; „Acordului privind stabilirea de norme tehnice mondiale aplicabile vehiculelor cu roți, echipamentelor și componentelor care pot fi montate și/sau utilizate la vehiculele cu roți” încheiat în Geneva la 25 iunie 1998 și Prescripțiilor aprobate în baza „Acordului privind adoptarea de condiții uniforme pentru inspecțiile tehnice periodice ale vehiculelor rutiere și recunoașterea reciprocă a acestor inspecții” încheiat la Viena la 13 noiembrie 1997.*

*Conform pct. 6 din Regulamentul dat:*

*„одобрение типа транспортного средства” - документ, удостоверяющий соответствие выпускаемых в обращение транспортных средств, отнесенных к одному типу, требованиям настоящего технического регламента;*

*Tradus în Română:*

*„omologare de tip a mijlocului de transport” - un document care atestă conformitatea cu cerințele prezentului regulament tehnic a mijloacelor de transport care se pun în circulație și sunt clasificate conform unui tip;*

*Ceea ce ține de denumirea documentului de certificare: „одобрение типа транспортного средства”, care s-ar traduce direct ca „omologare de tip a mijlocului de transport”, faptul lipsei termenului „certificat” nu reduce din sensul și scopului documentului respectiv. Or, diferite jurisdicții aleg diferite denumiri pentru documente similare. Astfel, conform pct. 8 din Regulamentul citat al Uniunii Vamale, „certificate de conformitate” se eliberează pentru componente ale mijloacelor de transport:*

*„Документами, удостоверяющими соответствие требованиям настоящего технического регламента при выпуске в обращение, являются:*

*для транспортных средств, оценка соответствия которых проводилась в форме одобрения типа – одобрение типа транспортного средства;*

*для шасси – одобрение типа шасси;*

*для единичных транспортных средств – свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства;*

*для компонентов транспортных средств – декларация о соответствии или сертификат соответствия.”*

*Tradus în Română:*

*„Documentele care atestă conformitatea cu cerințele prezentului regulament tehnic la punerea în circulație sunt:*

*pentru mijloace de transport, a căror evaluare a conformității a fost efectuată sub forma omologării de tip - omologare de tip a mijlocului de transport;*

*pentru șasiu - omologare de tip șasiu;*

*pentru mijloace de transport unitare- certificat de siguranță al structurii mijlocului de transport; pentru componentele vehiculului - declarație de conformitate sau certificat de conformitate.”*

*Isuzu invocă precum că certificatul de conformitate se eliberează pentru fiecare autocar în parte și prin acesta se dovedește calitatea corespunzătoare a autocarelor.*

*Totuși, acest act despre care vorbește Isuzu, este un certificat de calitate. Constatăm că Isuzu confundă certificatul de conformitate cu certificatul de calitate.*

Or, potrivit art. 2 din Legea nr. 235 din 01.12.2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității, „certificatul de conformitate reprezintă un document care atestă că un produs identificat corespunzător a fost supus procedurilor de evaluare a conformității și că, la momentul evaluării, produsul este conform cerințelor specificate aplicabile”. Pe de altă parte, un certificat de calitate, este cel ce atestă calitatea bunurilor, după cum este indicat și la pct. 1.3 din Formularul de Contract (Cap. V din Documentația de atribuire).

În cazul de față, un certificat de calitate nici nu a fost solicitat de către autoritatea contractantă. Iar documentul prezentat de MAZ cu nr. TC BY E-BY. 117. 00028. P2 este un certificat de conformitate.

#### 8. MAZ a prezentat dovada livrării bunurilor similare (CI-A.3.3)

MAZ a atașat la ofertă 2 contracte de livrare: Contractul Nr. 13407/156-03-19/45166 din 18.04.2019 pentru livrarea a 100 de autobuze către OOO „MAZ-RUS” (pentru or. Sankt Petersburg) și Contractul Nr. 16895/156-08-20 din 28.07.2020 pentru livrarea a 191 de autobuze către OOO „Compania de autovehicule „Ukravtorg” (pentru or. Kiev). Adițional, MAZ a prezentat o Declarație prin care confirmă că a livrat autobuzele conform contractelor respective. Totuși, întrucât autobuzele au fost livrate în baza scrisorilor de trăsură internațională CMR, pentru fiecare unitate există facturi separate. Din acest motiv, MAZ nu a prezentat inițial în documentele ofertei toate facturile.

Însă MAZ a indicat „Da” în DUAE la Cap. 4C.12 la întrebarea „În perioada de referință, operatorul economic a efectuat livrări specifice obiectului de achiziție indicat în anunțul de participare și în documentația de atribuire?”. Or, DUAE este o declarație pe proprie răspundere, prin care, printre altele, MAZ a confirmat îndeplinirea cerinței privind experiența similară. În conformitate cu art. 20 (8) din Legea 131/2015, „înainte de atribuirea contractului de achiziții publice/acordului-cadru, cu excepția situației contractelor subsecvente atribuite în executarea unui acord-cadru, autoritatea contractantă solicită ofertantului clasat pe primul loc după aplicarea criteriului de atribuire să prezinte documente justificative actualizate prin care să demonstreze îndeplinirea tuturor criteriilor de calificare și selecție, în conformitate cu informațiile cuprinse în DUAE”.

La solicitarea de clarificări a autorității contractante, MAZ a prezentat invoice-urile și facturile privind confirmarea livrărilor similare de autobuze conform contractelor prezentate. Le anexăm și la prezenta referință separat în 20 de fișiere. Acestea sunt în limba rusă, iar MAZ a solicitat în scris de la autoritatea contractantă permisiunea de a le prezenta în limba rusă, or, din cauza numărului mare, acestea nu ar fi putut fi traduse în termenul scurt acordat pentru răspunderea la solicitarea de clarificări. Autoritatea contractantă a acceptat:

„Avînd în vedere termenul de prezentare a clarificărilor, ca titlu de excepție acceptam prezentarea în limba rusă, dar în cazul în care vom avea ceva neclarități, vom solicita ulterior traducerea legalizată.” [Anexa 11].

9. *Oferta depusă de MAZ nu poate fi respinsă din motivul limbii documentelor (CI-A.3.4)*

*Isuzu invocă precum că unele documente depuse de MAZ nu au fost traduse corespunzător și anume: Certificatul de conformitate, Certificatul de atribuire a contului bancar, Procurile reprezentanților MAZ și Certificatul de Dealer.*

*În primul rînd, toate documentele respective au fost traduse în Română/Engleză de către reprezentanții MAZ (Corneliu Doni, Papkovich Serghey), care au și confirmat corectitudinea traducerii. Astfel, în partea din dreapta sus la fiecare document tradus este indicat: /Tradus din [limba documentului original] în [limba în care a fost tradus]/. După documentul tradus, în același fișier urmează documentul în versiunea originală.*

*Isuzu însă invocă precum că toate documentele din altă limbă urmează a fi traduse de către un traducător autorizat, iar ca teme citează răspunsurile la două întrebări de clarificare. Totuși, Isuzu a omis și o a treia întrebare de clarificare, răspunzînd la care, autoritatea contractantă indică că permite operatorilor economici să efectueze traducerea documentelor ofertei:*

|   |   |
|---|---|
| Titlu<br>Traducerea documentelor  | Întrebare primită<br>11.03.2021 / 16:16 |
| Descriere<br>Se acceptă pentru documentele emise în alte limbi să fie prezentată traducerea efectuată de către participant? |   |
| ↳ Traducerea documentelor   | 11.03.2021 / 16:58                      |
| Se accepta, dar traducerea sa fie conforma.   |   |

*Întrebarea de clarificare și răspunsul primit prezentat mai sus sunt suficient de clare. Însă ne vom expune și asupra celorlalte două întrebări și răspunsuri citate de Isuzu. Prima este următoarea:*

|   |   |
|---|---|
| Titlu<br>Documentele confirmative - forma de prezentare   | Întrebare primită<br>11.03.2021 / 11:25 |
| Descriere<br>Copiile situațiilor financiare, contractelor, facturilor, invoice-urilor, proceselor verbale, etc., perfectate într-o altă limbă decât română sau engleză - vor fi confirmate doar prin semnatura și ștampila participantului sau producătorului. Se solicită traducerea în română sau engleză și legalizarea actelor expuse ? |   |
| ↳ Documentele confirmative - forma de prezentare  | 11.03.2021 / 15:39                      |
| Buna ziua!<br>Documentele pot fi depuse doar in limba romana sau engleza.   |   |

*Operatorul economic a indicat că unele documente sunt emise într-o altă limbă decît Româna și Engleza. Și a întrebat dacă se solicită traducerea și legalizarea actelor. Acesta nu a întrebat despre modul în care urmează a fi efectuată traducerea și nu a indicat dacă este vorba de traducere realizată de traducător autorizat. Autoritatea contractantă a răspuns că documentele pot fi depuse doar în Română și Engleză. Respectiv, dacă ele sunt emise într-o altă limbă, atunci trebuie traduse. Totuși, autoritatea contractantă nu face referire la modul în care trebuie realizată traducerea și nici nu s-a expus cu privire la necesitatea legalizării.*

*A doua întrebare la care face referire Isuzu este următoarea:*

Descriere

Se solicită autentificarea notarială a actelor traduse în limba română de traducători autorizați ? Sau este suficientă doar traducerea autorizată ?

↳ Documentele confirmative - forma de prezentare

12.03.2021 / 15:27

*Nu este obligatorie traducerea notarială, dar să fie traducere autorizată.*

*Considerăm că întrebarea respectivă, deși fără a se indica expres, se referă la acte oficiale emise de către alte State. O asemenea interpretare conferă mai mult sens întrebării, în contextul în care anterior a fost dată o întrebare la care autoritatea contractantă a indicată că participanții pot traduce singuri documentele ofertei.*

*Delimitarea dintre acte oficiale și acte neoficiale se face în conformitate cu art. 1 din Convenția cu privire la suprimarea cerinței supra legalizării actelor oficiale străine. Conform pct. 14 din Regulamentul privind aplicarea apostilei aprobat prin Hotărîrea de Guvern nr. 163/2007 „Dacă în statul destinatar va fi necesară prezentarea traducerii efectuate în statul emitent, actele, după apostilare, se traduc în limba țării de destinație de către un traducător, inclusiv apostila, după care semnătura traducătorului se legalizează de către un notar, iar în final pe traducerea legalizată se aplică apostila.” Aceeași regulă se aplică prin analogie și actelor oficiale supuse legalizării sau recunoscute în baza unui tratat.*

*Astfel, actele oficiale străine, supuse apostilării, legalizării, sau recunoscute în baza unui tratat, urmează a fi traduse către un traducător autorizat. Anume din acest considerent, MAZ a tradus la un traducător autorizat Extrasul său din Registrul de stat al persoanelor juridice. Totuși, actele care nu sunt oficiale și nu sunt supuse apostilării/supra legalizării nu trebuie traduse de către un traducător autorizat.*

*Deși în întrebare lipsește termenul „oficiale”, acesta se subînțelege din context. Or, se întreabă dacă este suficientă traducerea autorizată, sau este necesar și legalizarea ei la notar. O asemenea întrebare are sens atunci când se referă doar la acte oficiale, în special în contextul întrebării anterioare. Autoritatea contractantă, cu scopul de a facilita participarea operatorilor economici străini a indicat că pentru actele oficiale emise în altă limbă este suficientă traducerea autorizată.*

*Astfel, traducerea realizată de către reprezentanții MAZ a documentelor care nu sunt acte oficiale, este suficientă.*

*În al doilea rînd, reprezentanții autorității contractantă înțeleg limba rusa. La prima procedură pentru achiziția a 100 de autobuze organizată de către același grup de lucru din cadrul Primăriei Mun. Chișinău, a fost inclusă și limba rusă ca limbă în care pot fi întocmite documentele ofertei.*

*Totodată, la caz urmează de reținut că actele normative pertinente achizițiilor publice nu restricționează participarea operatorilor economici nerezidenți la procedurile de achiziții publice, iar o apreciere inversă în acest sens ar fi contrară principiilor de liberalizarea și extinderea comerțului internațional, libera circulație a mărfurilor, libertatea de stabilire și de prestare a serviciilor, inclusiv tratamentului egal,*

*imparțialitate, nediscriminare în privința tuturor ofertanților și operatorilor economici consfințite la art. 7 din Legea nr. 131/15.*

*Prin urmare, respingerea ofertei MAZ în aceste condiții ar fi o măsură disproporționată în raport cu devierea pretinsă. În această ordine de idei, urmează de menționat că, principiul proporționalității reglementat la art. 7 i) din Legea nr. 131/15 se aplică de către autoritatea contractantă atât în ceea ce privește raportul dintre obiectul contractului de achiziție publică și cerințele solicitate a fi îndeplinite de către operatorii economici interesați, cât și în ceea ce privește evaluarea ofertelor depuse în cadrul procedurii respective. Aplicarea dispoziției legale doar în litera legii nu și în spiritul ei poate avea drept consecință distorsionarea rezultatului unei proceduri de achiziție publică, or, principiul proporționalității impune ca actele instituțiilor să nu depășească limitele a ceea ce este adecvat și necesar în scopul realizării obiectivelor urmărite, înțelegându-se că, în cazul în care este posibilă o alegere între mai multe măsuri adecvate, trebuie să se recurgă la cea mai puțin constrângătoare, iar inconveniente cauzate nu trebuie să fie disproporționate în raport cu scopul urmărit.*

*10. Oferta depusă de MAZ nu poate fi respinsă din motivul neaplicării ștampilei (CI-A.1.2., A.3.4)*

*Isuzu invocă precum că, pe certificatele SORT, certificatul ISO 9001 precum și pe traducerile declarației privind experiența producătorului, procurile, certificatul de Dealer lipsește ștampila MAZ.*

*Cu privire la acest fapt comunicăm că, în conformitate cu pct. 3.11 din Decretul Președintelui Republicii Belarus nr. 7 din 23 noiembrie 2017 privind dezvoltarea antreprenoriatului, „entitățile de afaceri sunt în drept să nu folosească ștampila” (RUS: субъекты хозяйствования вправе не использовать печати) [Anexa 12, pag. 6]. MAZ este o persoană juridică cu scop comercial în calitate de Otkrytoe aktsionernoe obshchestvo, similară societății pe acțiuni din dreptul Republicii Moldova. Prin urmare, MAZ este în drept să nu folosească ștampila. De altfel, nici legislația Republicii Moldova nu cere aplicarea obligatorie a ștampilei de către întreprinderi în conformitate cu art. 3 pct. 5 din Legea 845/1992 cu privire la antreprenoriat și întreprinderi.*

*Mai mult, utilizarea ștampilei MAZ pe certificatele SORT și ISO 9001 nu este necesară în măsura în care aceste documente sunt emise în modul corespunzător de alte entități juridice, iar prin semnătura electronică a reprezentantului MAZ, acesta a confirmat corespunderea lor cu originalul. În același timp, necesitatea aplicării ștampilei pe traducerile făcute de reprezentanții MAZ, despre care vorbește Isuzu în contestație, nu este fundamentată juridică.*

*În lumina argumentelor detaliate în această referință se conturează lipsa temeiniciei contestației depuse de Isuzu în partea ce ține de evaluarea conformității MAZ. Din acest considerent, în eventualitatea în care ANSC va accepta examinarea pe fond a contestației Isuzu, solicităm respingerea pretențiilor cu privire la evaluarea ofertei MAZ drept nefondate.*

*A. Pretențiile Temsa la fel sunt nefondate [...].*

***Ulterior, urmare a ședinței deschise din data de 19.05.2021, operatorul economic desemnat câștigător, întru argumentarea poziției sale, remite în adresa Agenției referința înregistrată cu nr. 01/854/21 la data de 24.05.21, prin care comunică următoarele:***

*Otkrytoe aktsionernoie obshchestvo „Minski Avtomobilny Zavod” întreprinderea de administrare a holdingului „Belavtomaz” (în continuare „MAZ”), comunică Agenției Naționale pentru Soluționarea Contestațiilor (în continuare „ANSC”) prin prezenta referință poziția sa asupra aspectelor discutate în cadrul ședinței de examinare a contestațiilor din 19.05.2021 ce țin de masa autobuzului ofertat și capacitatea acestuia de pasageri.*

*Cu privire la masa autobuzului*

*În documentația de atribuire, autoritatea contractantă nu a solicitat prezentarea informației cu privire la masa autobuzului. Aceasta nici nu constituie o cerință de calificare. Astfel, MAZ a indicat masa autobuzului ofertat în stare echipată și anume de 11060 kg la solicitarea de clarificări, atunci când a indicat cum s-a obținut capacitatea totală de pasageri de 102. În masa respectivă de 11060 kg se include masa sistemului de aer condiționat, a șoferului, a combustibilului și celelalte componente în conformitate cu Specificațiile tehnice ofertate. Totodată, autobuzul ofertat corespunde cu Omologarea de tip № TC BYE-BY.117.00028. Acest fapt este explicat de însăși organismul de certificare Akadem-Sert care a eliberat certificatul respectiv:*

*„В соответствии с пунктом 6, Технического Регламента Таможенного Союза ТР ТС 018/2011 „О безопасности колесных транспортных средств”: „масса транспортного средства в снаряженном состоянии” – определенная изготовителем масса комплектного транспортного средства с водителем без нагрузки. Масса включает не менее 90% топлива; „комплектное транспортное средство” - транспортное средство, пригодное для эксплуатации в соответствии с его назначением.*

*Масса транспортного средства в снаряженном состоянии — это масса включающая все оборудование (включая систему кондиционирования воздуха). Для автобуса МАЗ 203016 указан диапазон „Масса транспортного средства в снаряженном состоянии”, который составляет 10 860...11 160 кг. Таким образом, при любой массе транспортного средства в снаряженном состоянии в указанном диапазоне автобус МАЗ 203016 будет соответствовать ТР ТС 018/2011 „О безопасности колесных транспортных средств”.*

*Масса транспортного средства в снаряженном состоянии определяется производителем в зависимости от комплектации. ОАО „МАЗ” - управляющая компания холдинга „БЕЛАВТОМАЗ” может производить автобусы МАЗ 203016 с массой в 11 060 кг., в соответствии с технической спецификацией прикрепленной к данному письму. Такой автобус будет соответствовать „Одобрению типа транспортного средства” № TC BY E-BY. 117.00028 и требованиям Технического Регламента Таможенного Союза ТР ТС 018/2011” [Anexa 15, pag. 1-2].*

*Tradus în română:*

*„În conformitate cu pct. 6 din Regulamentul Tehnic ale Uniunii Vamale ТР ТС 018/2011 „cu privire la siguranța mijloacelor de transport pe roți”: „masa mijlocului de transport în stare echipată” este masa definită de producător a unui mijloc de transport complectat și cu șofer, fără încărcătură. Masa include cel puțin 90% combustibil; „mijloc de transport complectat” înseamnă un mijloc de transport potrivit pentru funcționare în conformitate cu scopul său.*

Masa mijlocului de transport în stare echipată este masa care include toate echipamentele (inclusiv sistemul de aer condiționat). Pentru autobuzul MAZ 203016 este indicat diapazonul „masei mijlocului de transport în stare echipată”, care este de 10 860 ... 11 160 kg. Astfel, pentru orice masă a mijlocului de transport în starea echipată în intervalul specificat, autobuzul MAZ 203016 va corespunde cu TR CU 018/2011 „Cu privire la siguranța vehiculelor cu roți”.

Masa mijlocului de transport în stare echipată este determinată de producător, în funcție de configurație. OAO „MAZ” întreprinderea de administrare a holdingului „Belavtomaz”, poate produce autobuze MAZ 203016 cu o masă de 11 060 kg, în conformitate cu specificațiile tehnice atașate la această scrisoare. Un astfel de autobuz va corespunde „Omologării de tip a mijlocului de transport” cu nr. TC BY E-BY. 117.00028 și cerințele Regulamentului Tehnic al Uniunii Vamale TP TC 018/2011.”

La respectiva scrisoare a organismului de certificare Akadem Sert s-au atașat specificațiile tehnice ale autobuzului MAZ oferit Primăriei mun. Chișinău [Anexa 15, pag. 3-5]. Astfel, MAZ, în calitate de producător este cel care determină masa autobuzului în limitele de masă prevăzute în certificatul de conformitate. În acest sens, anexăm și o declarație prin care MAZ indică că masa autobuzului oferit în stare echipată este de 11 060 kg [Anexa 16].

În continuare, ne vom expune cu privire la capacitatea totală de pasageri.

Omologarea de tip cu Nr. TC BY E-BY.117.00028. P2 nu conține informații despre capacitatea de pasageri a fiecărui tip de modificare. Astfel, conform scrisorilor din partea organismului de certificare „Akadem-Sert”:

В „Одобрение типа транспортного средства” № TC BY E-BY.117.00028.P2 не содержится информации о пассажироместимости для всех возможных вариантов исполнения автобуса MAZ 203, а только параметры пассажироместимости исходя из нижнего весового показателя снаряженной массы (10860 кг.) и предельного показателя снаряженной массы (11160кг.). Для других вариантов пассажироместимости и внутренней планировки необходимо производить расчеты в соответствии с требованиями Правил ООН №107. [Anexa 2, pag. 2, Anexa 15, pag. 1].

Tradus în Română:

„Omologarea tip vehicul” № TC DEE-BY. 117.00028.P2 nu conține informații despre capacitatea de pasageri pentru toate versiunile posibile ale autobuzului MAZ 203, ci numai parametrii capacității pasagerilor pe indicatorul minim al masei cu echipamente (10 860 kg) și indicatorul limită al masei cu echipamente (11 160 kg). Pentru alte versiuni de capacitate de pasageri și planificare interioară, urmează a fi efectuate calcule în conformitate cu Regulile ONU Nr. 107.”

Astfel, în dependență de complecția inclusă în autobuzul MAZ 203016 cu planificarea salonului de tip G, numărul maxim de pasageri variază între 100 și 105 pasageri:

| для модификаций:   | 203015, 203016             |          |          |
|--|----------------------------|----------|----------|
| Количество мест для сидения  | 28                         | 29       | 30       |
| варианты планировок салона:  | G                          | H        | I        |
| <u>Пассажироместимость при максимально разрешенной массе (с инвалидной коляской)</u> | без доп. и топ.            |          |          |
|  | 105 (98)                   | 105 (98) | 105 (99) |
|  | с доп. (климатическая уст. |          |          |
|  | 100 (96)                   | 100 (96) | 100 (96) |

Sursa: Omologarea de tip cu Nr. TC BY E-BY. 117. 00028. P2, pag. 3, din cadrul ofertei MAZ

După cum MAZ a invocat în Specificațiile tehnice la ofertă (Ispecificatiiletehnicesigned.pdf, pag. 2), în răspunsul la solicitarea de clarificări (pag.

2) și în prima referință în adresa ANSC (pag. 9), capacitatea totală de pasageri a autobuzului ofertat de MAZ este de 102 pasageri. Modul în care s-a calculat această capacitate, a fost descris atît în răspunsul la solicitarea de clarificări cît și în prima referință. Mai mult, capacitatea respectivă de pasageri este confirmată, prin utilizarea aceleiași formule de calcul, și de către organismul de certificare Akadem-Sert:

„Общая пассажировместимость автобуса MAZ 203016 в представленной комплектации, согласно технической спецификации, прикрепленной к данному письму, с массой транспортного средства в снаряженном состоянии 11060 кг. определяется согласно пункта 3.2.3.2.1., Приложения 11 Правил ЕЭК ООН № 107 „Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категорий M(2) или M(3) в отношении их общей конструкции”. Приложение 11 предусматривает, что условная масса пассажира составляет 68 кг. Так как технически допустимая максимальная масса данного автобуса составляет 18 000 кг, то его пассажировместимость рассчитывается следующим образом:

18000 кг. (технически допустимая максимальная масса) - 11060 кг. (масса автобуса MAZ 203016 в снаряженном состоянии определенная производителем) / 68 кг. (условная масса пассажира) = 102,0588. Следовательно, общая пассажировместимость автобуса MAZ 203016 в представленной комплектации, согласно технической спецификации, прикрепленной к данному письму с массой транспортного средства в снаряженном состоянии 11 060 кг. составляет 102 (пассажира).” [Anexa 15, pag. 2].

Tradus în Romîână:

„Capacitatea totală de pasageri a autobuzului MAZ 203016 în complectafia prezentată, conform specificațiilor tehnice atașate la această scrisoare, cu masa mijlocului de transport în stare echipată de 11 060 kg se determină în conformitate cu punctul 3.2.3.2.1., anexa 11 la Regulamentul CEE-ONU nr. 107 „Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora”. Anexa 11 prevede că masa convențională a pasagerului este de 68 kg. Deoarece masa maximă tehnic admisibilă a acestui autobuz este de 18 000 kg, capacitatea sa de pasageri este calculată după cum urmează:

18000 kg (masa maximă tehnic admisibilă) - 11060 kg (masa autobuzului MAZ 203016 în stare echipată, determinată de producător) / 68 kg (masa convențională a pasagerului) = 102.0588. Prin urmare, capacitatea totală de pasageri a autobuzului MAZ 203016 în configurația prezentată, conform specificațiilor tehnice atașate la această scrisoare, cu masa mijlocului de transport în stare echipată de 11 060 kg constituie 102 (pasageri).”

Astfel, autobuzul ofertat de MAZ are o capacitate de 102 pasageri, dintre care 28 locuri sunt pe scaune.

În cadrul ședinței, reprezentantul contestatorului Isuzu a invocat precum că în FDA s-a solicitat ca capacitatea autobuzului să fie de 100 de pasageri cu tot cu un pasager cu mobilitate redusă. Totuși, conform specificațiilor tehnice din FDA, la pct. 1.4, autoritatea contractantă a indicat „Capacitatea totală, pasageri”, fără a se menționa că autobuzul trebuie să aibă o capacitate totală de pasageri, dintre care un pasager cu mobilitate redusă.

Conform art. 37 alin. (1) din Legea 131/2015, specificațiile tehnice ale bunurilor solicitate de autoritatea contractantă vor reprezenta o descriere exactă și completă a obiectului achiziției. Astfel, autoritatea contractantă este obligată să evalueze oferta în strictă conformitate cu cerințele expuse în documentația de atribuire și nu pot exista abateri în acest sens. Totodată nu pot fi impuse ulterior depunerii ofertelor condiții ce

excedează regulile inițial stabilite. Prin urmare, autoritatea contractantă și Isuzu nu pot interpreta extensiv specificațiile tehnice solicitate de către autoritatea contractantă în FDA, urmînd a fi reținut doar ceea ce este indicat clar și precis în FDA.

Prin termenul de „pasager” utilizat la pct. 1.4 din specificațiile tehnice din FDA, conform pct. 3.2.3.2.1. din Anexa 11 la Regulamentul CEE-ONU citat, se înțelege o persoană cu masa convențională de 68 kg. Astfel, la calcularea capacității totale de pasageri, se utilizează formula indicată mai sus.

În același timp cerința privind „trapă mecanică, rabatabilă pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă” este satisfăcută de către autobuzul oferit conform specificațiilor tehnice prezentate. Prin această cerință nu se limitează accesul în autobuz a unei singure persoane cu mobilitate redusă. Totodată, nu se specifică că o persoană cu mobilitate redusă urmează a fi inclusă în calcul la determinarea capacității totale de pasageri.

Raționamentele reprezentantului Isuzu din cadrul ședinței din 19.05.2021 cu privire la reducerea capacității de pasageri a autobuzului MAZ dacă acesta este utilizat de 1 sau mai mulți pasageri cu mobilitate redusă, sunt absolut inutile și pot duce la absurdități precum următoarele:

„Care va fi capacitatea de pasageri dacă autobuzul va fi utilizat în principal de pasageri a căror masă depășește semnificativ masa convențională de 68 kg”;

„Care va fi capacitatea de pasageri dacă autobuzul va fi utilizat în principal de copii, a căror masă este semnificativ mai mică decît masa de 68 kg”;

„Care va fi capacitatea de pasageri dacă autobuzul va fi utilizat de mulți pasageri cu bagaje grele sau bagaje de mîină”;

„Care va fi capacitatea de pasageri dacă autobuzul va fi folosit de mulți pasageri cu copii mici în cărucioare”;

„Care va fi capacitatea de pasageri dacă autobuzul se deplasează cu rezervorul de combustibil este umplut doar pe jumate” etc.

Niciun producător de autobuze (inclusiv Isuzu) nu va oferi un răspuns neechivoc la aceste întrebări, deoarece specificul funcționării transportului de călători nu permite luarea în considerare a tuturor opțiunilor posibile pentru umplerea interiorului autobuzului. De aceea, autoritatea contractantă, la punctul 1.4 din caracteristicile tehnice FDA, a indicat „Capacitatea totală, pasageri”, fără a se accentua asupra faptului dacă autobuzul trebuie să aibă o capacitate de pasageri, dintre care un pasager cu mobilitate redusă, deoarece este imposibil de prezis exact cîți pasageri din autobuz vor cîntări 68 kg, cîți cîntăresc mai mult sau mai puțin, cîți copii sunt (inclusiv în cărucioare), cîți pasageri cu mobilitate redusă.

Astfel, singura modalitate de a determina capacitatea de pasageri a unui autobuz pentru producători (inclusiv MAZ, Isuzu, Otokar, BMS, Temsa) este Regulamentul CEE-ONU nr. 107, pe baza căruia a fost calculată capacitatea de pasageri a autobuzului MAZ 203016 care are masa în stare echipată de 11060 kg.

Astfel, autobuzul oferit de MAZ, cu o capacitate de 102 pasageri (dintre care 28 sunt așezați) respectă pe deplin specificațiile autorității contractante.

Adițional, menționăm că însuși Isuzu nu a prezentat un certificat prin care un organism de certificare ar constata conformitatea autobuzelor produse cu anumite standarde sau regulamente tehnice. Documentul depus de Isuzu în fișierul 7.13 certificate of conf. coc.semnat este marcat ca SAMPLE, ceea ce se traduce ca mostră, iar fișierul 7.13 certificate of confirmation add. coc approval.semnat, este un document incomplet, unde nu se indică toate specificațiile autobuzului.

Mai mult de atât, conform catalogului Isuzu, capacitatea de pasageri la autobuzele Isuzu Citiport 12, atunci când este un pasager cu mobilitate redusă, este de 99 locuri (24 pe scaune, 1 în cărucior, 74 în picioare):

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| <b>Passenger Capacity*</b>      |  |
| Maximum Passenger Capacity      | 107 Passengers                             |
| Standard Layout                 | 27 Seated (3 foldable seats) + 83 Standing |
| Standard Layout with Wheelchair | 24 Seated + 1(wch) + 74 Standing           |

Catalogul poate fi accesat aici:

[https://cdn.isuzu.com.tr/assets/images/catalog/en/citiport-12-v-eng.pdf?fbclid=IwAR3mT\\_5VrJXiewx7Am8F\\_gJ3gYVd06JOqwwxxNUahUVTnTTDPYwAcGYCd](https://cdn.isuzu.com.tr/assets/images/catalog/en/citiport-12-v-eng.pdf?fbclid=IwAR3mT_5VrJXiewx7Am8F_gJ3gYVd06JOqwwxxNUahUVTnTTDPYwAcGYCd), accesat la 23.05.2021, ora 16.33

A fost arhivat și pe archive.org:

<https://web.archive.org/web/20210523133249/https://cdn.isuzu.com.tr/assets/images/catalog/en/citiport-12-v-eng.pdf>

Suplimentar anexăm centralizatorul de facturi, Invoice-uri și CMR-uri pentru Contractul cu nr. 16895/156-08-20 din 28.07.2020 pentru 173 de autobuze. Prin acestea se confirmă satisfacerea cerinței din documentația de atribuire privind livrările similare.”.

### **Argumentele Asocierii „Otokar Europe Filiala București SRL - Otokar Otomotiv ve Sa-vunma Sanayi A.S.”:**

La rândul său, asociații „Otokar Europe Filiala București SRL - Otokar Otomotiv ve Sa-vunma Sanayi A.S.”, prin referința înregistrată la Agenție cu nr. 01/822/21 din data de 19.05.2021, pe marginea contestației „Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi vs Ticaret Anonim Sirketi”, comunică următoarele:

„Prin prezenta, Asocierea „Otokar Europe Filiala Bucuresti SRL - Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.S. ” („Asocierea”)

(i) consideră Contestația Isuzu ca fiind neîntemeiată în ceea ce privește Asocierea;

(ii) Vă solicită respectuos respingerea Contestației Isuzu în privința Asocierii.

În acest sens, Vă prezentăm poziția Asocierii în privința fiecărui argument expus de către Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş. („Isuzu”) în Contestația Isuzu:

(a) Referitor la pretinsa nerespectare de către Asociere a prevederilor p.7.1 din Fișa de date a achiziției („FDA”):

Vă rugăm să remarcați că potrivit art. 17(4) din Legea nr. 131 din data de 3 iulie 2015 „privind achizițiile publice” („Legea 131/2015”) în cazul în care informațiile sau

documentele prezentate de către ofertant/candidat sînt incomplete sau eronate, autoritatea contractantă solicită ofertantului/candidatului în ca-uză să suplimenteze, să clarifice sau să completeze informațiile sau documentele corespunzătoare, respectînd principiul transparenței și cel al tratamentului egal. În continuare, potrivit Art. 17(5) din Legea 131/2015 ofertantul/candidatul este descalificat în cazul în care nu suplimentează, nu prezintă clarificări sau nu completează informațiile sau documentele solicitate de autoritatea contractantă în termenele stabilite de aceasta (minimum 3 zile lucrătoare sau, în cazul în care procedura folosită este cererea ofertelor de prețuri, minimum o zi lucrătoare). Cu alte cuvinte, un ofertant este disqualificat dacă (i) nu suplimentează, (ii) nu prezintă clarificări sau (iii) nu completează informațiile sau documentele solicitate de autoritatea contractantă.

Asocierea nu se află în nici una din aceste situații, în contextul în care la Scrisoarea autorității contractante nr. 06-110/322 din data de 13 aprilie 2021 (anexată în copie la prezenta Poziție), pe data de 15 aprilie 2020 Asocierea a prezentat un răspuns (actul cu denumirea Răspuns solicitare informație\_210415.semnat (anexat în copie la prezenta Poziție), prin care a confirmat că cabina șoferului este separată de compartimentul pasagerilor și este delimitată de salonul autobuzului printr-un perete despărțitor pe toată înălțimea salonului. Design-ul final al cabinei șoferului va putea fi coordonat cu autoritatea contractantă (adică Primăria mun. Chișinău) în cazul în care oferta Asocierii „Otokar Europe Filiala București SRL – Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.S.” va fi declarată câștigătoare.

Prin urmare, nu există o nerespectare de către Asociere a prevederilor p.7.1 din FDA: Asocierea a confirmat că cabina șoferului este separată de compartimentul pasagerilor și este delimitată de salonul autobuzului printr-un perete despărțitor pe toată înălțimea salonului, ceea ce corespunde cu cerința indicată în p.2.8 din Specificația Tehnică.

**(b) Referitor la pretinsa nerespectare de către Asociere a prevederilor p.3.11 din p.2.1 (Specificații tehnice) din FDA:**

Nu există o nerespectare a prevederilor p.3.11 din p.2.1 (Specificații tehnice) din FDA, în contextul în care:

(i) la p.3.11 din actul cu denumirea 1.1.c\_Technical Specifications 2021.sem-nat (prezentat în cadrul licitației) Asocierea a confirmat în mod expres că respectă cerința Baterii – 2x190-240Ah; și

(ii) la rubrica Observații din actul cu denumirea 1.1.c\_Technical Specifications 2021.semnat Asocierea a menționat că Bateriile sunt de 225Ah (cuvântul baterii fiind utilizat la plural), fără a știrbi din confirmarea faptului că Asocierea se conformează cerinței de a asigura existența a 2 baterii de 190-240Ah.

Ținem să remarcăm că autoritatea contractantă (Primăria mun. Chișinău) a înțeles în mod corect confirmarea și observația Asocierii, în contextul în care nu am primit nici un fel de solicitări de clarificare sau informație suplimentară în acest sens.

*(c) Referitor la pretinsa nerespectare de către Asocierie a prevederilor p.7.10 din FDA:*

*Asocieria nu a comis o nerespectare a prevederilor p.7.10 din FDA. Or, Certificatul de Înregistrare în Industrie emis pe data de 19 august 2003 (act prezentat în cadrul licitației sub denumirea 1.10\_Manufacturer's experience m3 class 1 Otokar TR.semnat) prevede în mod expres în calitate de domeniu de activitate inclusiv fabricarea autobuzelor mici (care include și autobuze de categoria M3, tip urban, inclusiv de clasele I, II și III). Autoritatea contractantă nu a solicitat careva clarificări sau informații suplimentare în acest sens, considerând în mod corect actul prezentat ca având putere de confirmare a corespunderii cu prevederile p.7.10 din FDA.*

*(d) Referitor la pretinsa nerespectare de către Asocierie a prevederilor p.7.11 din FDA:*

*Vă rugăm să remarcați că potrivit Art. 21(3) din Legea 131/2015 (dar și potrivit IPO13.4.) în cazul în care, din motive obiective, justificate corespunzător, operatorul economic nu are posibilitatea de a prezenta documentele solicitate de autoritatea contractantă, acesta are dreptul de a demonstra capacitatea sa economică și financiară prin prezentarea altor documente pe care autoritatea contractantă le poate considera edificatoare în măsura în care acestea reflectă o imagine fidelă a situației economice și financiare a ofertantului/candidatului.*

*Neprezentarea Situațiilor Financiare ale „Otokar Europe Filiala București” SRL (membră a Asocierii) pentru anul 2020 se datorează unui motiv obiectiv, justificat corespunzător – respectivele Situații Financiare pentru anul 2020 nu sunt finalizate, în contextul în care, potrivit legislației României (OMF 58/14.01.2021) termenul de depunere a acestora este 31 mai 2021. Acest fapt este confirmat prin Certificatul (înștiințarea) nr. 19 emis pe data de 31 martie 2021 de către entitatea „Nexia ABS Financial Services” SRL (act prezentat în cadrul licitației sub denumirea 1.11.a\_ORO\_Inștiințare ABS licitație Rep. Moldova.semnat). În acest context, „Otokar Europe Filiala București” SRL (membră a Asocierii) a demonstrat capacitatea sa economică și financiară pentru anul 2020, prin depunerea Balanței de Verificare Perioada: 01/01/2020 – 31/12/2020 (act prezentat în cadrul licitației sub denumirea 1.11.a\_ORO\_Balanta de verificare 122020.semnat).*

*Mai mult, chiar și Isuzu a menționat că potrivit IPO17.1. criteriile referitoare la situația economică și financiară și cele referitoare la capacitatea tehnică și profesională pot fi îndeplinite prin cumul proporțional sarcinilor ce revin fiecărui asociat. În acest sens, Asocieria a prezentat în cadrul licitației toate (fără excepție) actele indicate în p.7.11 din FDA în privința Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.S. (al doilea membru al Asocierii).*

*Prin urmare, Asocieria consideră întemeiat că nu există o nerespectare a prevederilor p.7.11 din FDA.*

*(e) Referitor la pretinsa nerespectare de către Asocierie a prevederilor p.7.12 din FDA:*

*În contextul în care în Contestația Isuzu sa face trimitere la prevederile Tratatului între România și Republica Moldova privind asistența juridică în materie civilă și penală din data de 6 iulie 1996 („Tratatul”) urmează a fi luate în considerare și prevederile Art. 2(1) și (4): 1. Cetățenii unei părți contractante se bucură pe teritoriul celeilalte părți contractante, în ceea ce privește drepturile lor personale și patrimoniale, de aceeași ocrotire juridică ca și cetățenii proprii. 4. Dispozițiile prezentului tratat, referitoare la cetățenii părților contractante, se aplică în mod corespunzător și persoanelor juridice înființate în conformitate cu legile părții contractante pe teritoriul căreia își au sediul.*

*În continuare, Art. 378(1) din Codul Civil al Republicii Moldova menționează că (1) Procură este înscrisul întocmit pentru atestarea împuternicirilor conferite de reprezentat unui sau mai multor reprezentanți, pentru ca în (2) să fie indicat (2) Procura eliberată pentru încheierea de acte juridice în formă autentică trebuie să fie autentificată notarial. Cu alte cuvinte, procura care nu este destinată pentru încheierea actelor juridice în formă autentică nu trebuie să fie autentificată notarial (poate fi emisă în formă simplă scrisă).*

*În acest sens, în temeiul Art. 2(1) și (4) din Tratat, „Otokar Europe Filiala București” SRL (membră a Asocierii), înregistrată în România, se bucură de aceleași drepturi ca și persoanele din Republica Moldova, inclusiv de a emite procuri în formă simplă scrisă, atunci când astfel de procuri nu sunt emise pentru încheierea de acte juridice în formă autentică.*

*Prin urmare, Procura emisă de către „Otokar Europe Filiala București” SRL (membră a Asocierii) pe data de 31 martie 2021 produce efecte juridice pe teritoriul Republicii Moldova și, respectiv, nu există o încălcare a prevederilor p.7.12 din FDA.*

*(f) Referitor la pretinsa nerespectare de către Asocierie a prevederilor p.7.16 din FDA:*

*După cum poate fi observat în Specificațiile Tehnice (act prezentat în cadrul licitației cu denumirea 1.1.b\_Technical Specifications\_Kent\_LF\_12mt\_Moldova.semnat), specificațiile motorului (p.3.1) se referă la motorul Cummins ISB6.7E5300B EURO5. În continuare, Raportul SORT nr. H2060644281/066-TR (act prezentat în cadrul licitației cu denumirea 1.16 Certificate on Fuel Consumption.semnat) la fel se referă la motorul Cummins ISB6.7E5300B EURO5. Cu alte cuvinte, atât Specificațiile Tehnice, cât și Raportul SORT nr. H2060644281/066-TR se referă la același motor - Cummins ISB6.7E5300B EURO5.*

*Diferența dintre cele două valori de putere (215,7 KW în Specificațiile Tehnice și 220 KW în Raportul SORT nr. H2060644281/066-TR) se datorează faptului că în Specificațiile Tehnice a fost indicată puterea netă (215,7 KW, după cum este indicată și în Anexa 3 la Aprobarea E6\*49R05/10/G\*0137\*00, anexată la prezenta), iar în Raportul SORT nr. H2060644281/066-TR a fost indicată puterea brută (220 KW). Or, puterea brută este constituită din suma puterii nete și a puterii accesoriilor (cu ar fi ventilatorul și alternatorul). În această privință, anexăm la prezenta poziție Aprobarea*

*E6\*49R05/10/G\*0137\*00, dar și Ra-portul SORT nr. H2060644281/066-TR actualizat. În contextul în care, potrivit art. 69(5) din Legea 131/2015 autoritatea contractantă are dreptul să considere oferta conformă dacă aceasta conține abateri neînsemnate de la prevederile documentației de atribuire, erori sau omiteri ce pot fi înlăturate fără a afecta esența ei, considerăm că diferența în indicarea puterii motorului Cummins ISB6.7E5300B EURO5 (care în nici un caz nu poate fi catalogată ca o informație falsă sau derutantă) nu poate fi considerată ca fiind o nerespectare a prevederilor p.7.16 din FDA.*

*De asemenea, ținem să menționăm aici că autoritatea contractantă (Primăria mun. Chișinău) nu a solicitat careva clarificări sau informații suplimentare în privința Raportului SORT nr. H2060644281/066-TR (act prezentat în cadrul licitației cu denumirea 1.16 Certificate on Fuel Consumption.semnat) sau Specificațiile Tehnice (act prezentat în cadrul licitației cu denumirea 1.1.b\_Technical Specifications\_Kent\_LF\_12mt\_Moldova.semnat).”*

**Ulterior, Asociera „Otokar Europe Filiala Bucuresti S.R.L. - Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.S.” remite următoarea scrisoare înregistrată la Agenție cu nr. 01/877/21 din 25.05.2021, prin care comunică:**

*„Prin prezenta, Asociera „Otokar Europe Filiala Bucuresti S.R.L. - Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.S.” („Asociera”), în contextul ședinței din data de 19 mai 2021, de examinare a Contestației Anadolu Isuzu Oto-motiv Sanayii ve Ticaret A.Ş. cu numărul de intrare 02/343/21 din data de 6 mai 2021, și în calitate de răspuns la cererea de informație a membrilor Completului 2 referitor la pretinsa nerespectare de către Asociera a prevederilor p.7.16 din FDA,*

*Vă prezintă copia Scrisorii emisă de către Cummins Ltd. pe data de 24 mai 2021 (cu traducere în limba română) cu privire la valorile puterii și cuplului pentru motorul Cummins ISB6.7E5300B, inclusiv în privința posibilității indicării puterii nete maxime și a puterii brute maxime.*

*Vă rugăm să ne comunicați dacă mai aveți careva întrebări sau neclarități.”.*

### **Aprecierea Agenției Naționale pentru Soluționarea Contestațiilor:**

Potrivit art. 80 alin. (1) din Legea nr. 131/2015, Agenția Națională pentru Soluționarea Contestațiilor este o autoritate publică autonomă și independentă față de alte autorități publice, față de persoane fizice și juridice, care examinează contestațiile formulate în cadrul procedurilor de achiziție publică, iar potrivit art. 84 alin. (1) din aceeași lege, Agenția Națională pentru Soluționarea Contestațiilor este competentă să soluționeze contestațiile cu privire la procedurile de achiziție publică potrivit regulamentului de organizare și funcționare a acesteia.

Totodată, potrivit art. 82 alin. (3) din aceeași lege, orice referire, pe parcursul Capitolului X din legea prenotată, la aplicarea procedurii de achiziție publică include toate cazurile care intră în sfera de aplicare a dispozițiilor Legii nr. 131/2015.

În considerarea dispozițiilor legale menționate, în sensul art. 86 alin. (1) din Legea nr. 131/2015, Agenția Națională pentru Soluționarea Contestațiilor se pronunță mai întâi

asupra cazurilor de restituire a contestației, respectiv la caz, Agenția va analiza cu prioritate excepția privind lipsa de competență în soluționarea contestației în cauză, invocată de către operatorul economic OAO „MAZ”.

Astfel, din prevederile normative citate supra, se conturează că pretențiile unui operator economic urmează a fi formulate în cadrul unei proceduri de achiziție publică, desfășurată de o autoritate contractantă, conform prevederilor Legii nr. 131/2015, or, în sensul prevederilor legale menționate, Agenția Națională pentru Soluționarea Contestațiilor are competențe în soluționarea contestațiilor formulate pe marginea unor proceduri de achiziție publică, iar potrivit art. 82 alin. (1) din aceeași lege, orice persoană care are sau a avut un interes în obținerea unui contract de achiziție publică și care consideră că în cadrul procedurilor de achiziție publică un act al autorității contractante a vătămât un drept al său recunoscut de lege, în urma cărui fapt a suportat sau poate suporta prejudicii, este în drept să conteste actul respectiv în modul stabilit de lege.

În acest context, Agenția reține că potrivit art. 13 alin. (1) din Legea nr. 131/2015, autorități contractante sunt autoritățile publice, definite în legislația Republicii Moldova, persoanele juridice de drept public, asociații ale acestor autorități sau persoane, iar în sensul art. 2 din Legea nr. 136 din 17.06.2016 privind statutul municipiului Chișinău:

„(1) Orașul Chișinău este capitala Republicii Moldova, cu statut de municipiu. Fiind persoană juridică de drept public, dispune de patrimoniu și beneficiază, în condițiile legii, de autonomie decizională, organizațională, gestionară și financiară.

(2) Municipiul Chișinău este o unitate administrativ-teritorială de nivelul al doilea, care include în componența sa unități administrativ-teritoriale de nivelul întâi, stabilite în Legea nr.764-XV din 27 decembrie 2001 privind organizarea administrativ-teritorială a Republicii Moldova”.

Subsecvent, potrivit art. 4 din Legea nr. 436-XVI din 28.12.2006 privind administrația publică locală, unitatea administrativ-teritorială este persoană juridică de drept public și dispune, în condițiile legii, de un patrimoniu distinct de cel al statului și al altor unități administrativ-teritoriale, iar în sensul art. 1 din aceeași lege, Primarul general al Municipiului Chișinău și Consiliul municipal, reprezintă autorități ale administrației publice locale de nivelul al doilea - autorități publice, luate în ansamblu, care sunt constituite și activează pe teritoriul municipiului Chișinău, pentru promovarea intereselor și soluționarea problemelor populației unității administrativ-teritoriale respective.

Prin urmare, Agenția nu poate reține argumentele OAO „MAZ” care se referă la excepția reglementată la art. 5 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 131/2015, care stipulează că, prevederile legii prenotate nu se aplică contractelor de achiziții publice atribuite de autoritățile contractante care își desfășoară activitatea în sectorul energetic, al apei, al transporturilor și al serviciilor poștale și care se înscriu în cadrul acestor activități, or în sensul normelor legale citate supra, Municipiul Chișinău este o persoană juridică de drept public, respectiv, Primăria Municipiului Chișinău nu este o autoritate contractantă ce își desfășoară activitatea în sectoarele reglementate la articolul citat supra, dar este o

autoritate publică constituită pentru promovarea intereselor și soluționarea problemelor populației unității administrativ-teritoriale respective, activități ce nu sunt reglementate de alte acte normative de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor în sectorul energetic, al apei, al transporturilor și al serviciilor poștale, în vederea realizării achizițiilor publice de bunuri, lucrări și servicii Primăria Municipiului Chișinău fiind obligată să respecte prevederile Legii nr. 131/2015.

La caz, urmează a fi menționat că Legea nr. 74 din 21.05.2020 privind achizițiile în sectoarele energiei, apei, transporturilor și serviciilor poștale, care urmează să intre în vigoare la data de 26.06.2021, face distincție între noțiunea de „autoritate contractantă” și „entitate contractantă”, or potrivit art. 3 din legea citată, „autoritățile contractante” sunt autoritățile publice, definite în legislația Republicii Moldova, persoanele juridice de drept public, asociații ale acestor autorități sau persoane, iar conform art. 4, „entitatea contractantă” este:

a) autoritatea contractantă sau întreprinderea publică care desfășoară una dintre activitățile menționate la art. 9–15;

b) orice persoană juridică (inclusiv agenții economici care au dreptul, în numele lor/firmelor lor, să desfășoare activitate de antreprenariat în Republica Moldova), alta decât cea prevăzută la lit.a), care desfășoară una dintre activitățile menționate la art.9–15 și care funcționează în baza unor drepturi speciale sau exclusive, acordate conform legislației de o autoritate competentă.

În acest sens, Agenția reține că, Primăria Municipiului Chișinău nu desfășoară activitățile menționate la art. 9-15 din Legea nr. 74/2020, respectiv, procedura de achiziție publică litigantă, al cărui obiect este achiziția de „Autobuze categoria M3 pentru Î.M. „Parcul urban de autobuze”, chiar dacă are drept scop achiziția de bunuri în scopul satisfacerii de către autoritatea locală a unei necesități de interes general aferentă domeniului transportului, la caz, nu reprezintă o excepție de la Legea nr. 131/2015, cu atât mai mult, că în cadrul ședinței deschise pentru examinarea contestației, reprezentantul Primăriei Municipiului Chișinău a confirmat că licitația deschisă nr. MD-1614258987702 din 02.04.2021 a fost desfășurată în conformitate cu Legea nr. 131/2015.

Astfel, Agenția atestă că pretențiile contestatorului „Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi vs Ticaret Anonim Sirketi” sunt formulate în cadrul unei proceduri de achiziție publică desfășurată în conformitate cu prevederile art. 47 din Legea nr. 131/2015 și inițiată de către o autoritatea contractantă, așa cum aceasta este definită de art. 13 alin. (1) din legea citată, respectiv, în sensul art. 5 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 131/2015, contractul ce urmează a fi încheiat, nu reprezintă un contract de achiziții publice atribuit de o autoritate contractantă care își desfășoară activitatea în sectorul energetic, al apei, al transporturilor și al serviciilor poștale și care se înscrie în cadrul acestor activități, acestea fiind reglementate de alte acte normative de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor în sectorul energetic, al apei, al transporturilor și al serviciilor poștale.

Prin urmare, având în vedere caracterul de ordine publică al normelor care stabilesc competența materială a Agenției de a soluționa contestațiile formulate împotriva actelor emise de autoritățile contractante în cadrul procedurilor de atribuire din materia achizițiilor publice (art.80 alin.(1) coroborat cu art.84 alin.(1) din Legea nr.131/2015), norme de la care nu se poate deroga prin voința părților, Agenția, în temeiul art. 5 alin. (1) din Legea nr. 131/2015, urmează să respingă excepția lipsei competenței sale materiale de soluționare a contestației pe marginea rezultatului desfășurării procedurii de achiziție publică nr. MD-1614258987702 din 02.04.2021 și va purcede la examinarea acesteia.

Analizând pretențiile formulate de către contestator, Agenția reține că acesta critică decizia grupului de lucru privind atribuirea contractului de achiziție operatorului economic OAO „MAZ”, or, în opinia „Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi vs Ticaret Anonim Sirketi”, oferta nominalizată nu corespunde cerințelor specificate în documentația de atribuire, invocând în acest sens mai multe critici pe marginea ofertei date.

Suplimentar, operatorul economic contestator înaintea unele critici și față de oferta înaintată de către „Asocierea Otokar Europe Filiala Bucuresti” SRL – „Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi” A.S., considerând că nici aceasta nu întrunește unele cerințele solicitate de către autoritatea contractantă în documentația de atribuire.

Astfel, din materialele dosarului achiziției publice, Agenția constată că Primăria Municipiului Chișinău a publicat în Buletinul achizițiilor publice pe portalul guvernamental de acces online: [www.mtender.gov.md](http://www.mtender.gov.md), la data de 25.02.2021, un anunț de participare la procedura de achiziție publică nr. MD-1614258987702 din 02.04.2021, privind achiziția de „Autobuze categoria M3 pentru Î.M. „Parcul urban de autobuze””, publicând inclusiv și documentația de atribuire care prevede criteriile de calificare și selecție ale ofertanților, criteriul de atribuire și factorii de evaluare, precum și celelalte condiții/cerințe, caracteristici tehnice obligatorii pentru bunurile ce urmează a fi propuse la procedura de achiziție în cauză.

În acest sens, cu referire la pretențiile înaintate de către contestator în ceea ce privește numărul de locuri al autobuzului propus de către operatorul economic desemnat câștigător, Agenția reține că la pct. 2.1 din Fișa de date a achiziție (în continuare – FDA), autoritatea contractantă a solicitat/indicat, relevant speței, următoarele:

|     |                                 |   |
|-----|---------------------------------|---|
| 1.4 | Capacitatea totală, pasageri    | ≥100  |
| 1.5 | Numărul de locuri pentru scaune | ≥22   |
| 2.5 | Salonul autobuzului             | Acesta trebuie să fie echipat cu un număr suficient de bare pentru transportarea în siguranță maximă a pasagerilor, cu câte 4 camere de supraveghere în interior (dintre care una de supraveghere a șoferului iar trei vor fi instalate în salonul autobuzului) și 4 la exterior (dintre care două camere față-spate și două camere laterale dreapta-stînga), informația de pe cele 8 camere de supraveghere va fi stocată pe un disc HDD cu o capacitate de minim 1Tb, dotarea cu echipament de informare audio-video a pasagerilor, cel puțin două monitoare cu posibilitatea redării video, <b>trapă mecanică, rabatabilă pentru accesul persoanelor</b> |

|     |                                    |   |
|-----|------------------------------------|---|
|     |                                    | <b>cu mobilitate redusă.</b> Autobuzul va fi prevăzut cu buton de semnalizare a intenției de acționare a rampei situat atât la exterior cât și la interior și semnalizarea la bord pentru conducătorul de vehicul, totodată cel puțin 3 butoane, în interiorul autobuzului amplasate pe barele de susținere în drept cu fiecare ușă pentru a semnaliza șoferului intenția de coborâre din autobuz, semnalizarea șoferului va fi vizuală cât și auditivă. Posibilitatea conexiunii echipamentului de numărare a călătorilor și sistemului GPS. |
| 2.7 | Sistem de ventilație și încălzire: | <b>Sistem de aer condiționat</b> cu puterea minimă de 30KW. Garanția sistemului de aer condiționat nu trebuie să fie mai mică decât garanția generală pentru autobuz.   |

La acest aspect, Agenția va avea în vedere prevederile art. 37 alin. (1) din Legea nr. 131/2015 conform cărora specificațiile tehnice ale bunurilor, lucrărilor și serviciilor solicitate de autoritatea contractantă vor reprezenta o descriere exactă și completă a obiectului achiziției, astfel încât fiecare cerință și criteriu, stabilite de autoritatea contractantă, să fie îndeplinite, cât și dispozițiile pct. 27 subpct. 1), pct. 28 subpct. 1) și subpct. 5), pct. 29 subpct. 1) și subpct. 3) din Regulamentul cu privire la activitatea grupului de lucru pentru achiziții, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 10 din 20.01.2021, conform cărora grupul de lucru examinează și concretizează necesitățile autorității contractante de bunuri, lucrări și servicii, coordonându-le în limitele mijloacelor financiare repartizate în acest sens, precum și elaborează documentația de atribuire și alte documente aplicabile în cadrul procedurilor de achiziție publică în conformitate cu documentațiile standard aprobate.

Având în vedere prevederile legale menționate supra, Agenția apreciază că oportunitatea achiziționării de produse de o anumită calitate, precum și caracteristicile tehnice impuse pentru acestea, sunt stabilite de fiecare autoritate contractantă în parte în funcție de necesitățile obiective ale acesteia.

Subsecvent, art. 44 alin. (1) din Legea nr. 131/2015 prevede că, ofertantul are obligația de a elabora oferta în conformitate cu prevederile din documentația de atribuire, iar potrivit art. 69 alin. (2) din aceeași lege, la determinarea ofertei câștigătoare, autoritatea contractantă aplică criteriul de atribuire și factorii de evaluare prevăzuți în documentația de atribuire. Prin urmare, din această prevedere rezultă clar că autoritatea contractantă este obligată să evalueze oferta în strictă conformitate cu cerințele expuse în documentația de atribuire și nu pot exista abateri în acest sens.

În context, Agenția reține că documentația de atribuire, așa cum aceasta este întocmită de autoritatea contractantă, este obligatorie, atât pentru operatorii economici participanți la procedură, care au obligația de a-și elabora ofertele în conformitate cu prevederile acesteia, cât și pentru autoritatea contractantă, aceasta fiind ținută ca în desfășurarea procedurii de achiziție publică să respecte prevederile propriei documentații de atribuire, care stabilește regulile ce trebuie respectate de ambele părți în derularea procesului competitiv, fără a putea accepta ulterior depunerii ofertelor condiții ce excedează regulilor inițial stabilite, iar prin depunerea ofertelor, operatorii economici

și-au însușit conținutul întregii documentații de atribuire, deci implicit și cerințele expres detaliate în aceasta.

Suplimentar, Agenția reține că, potrivit IPO 19 din Documentația standard pentru realizarea achizițiilor publice de bunuri, aprobată prin Ordinul Ministerului Finanțelor nr. 173 din 05.10.2018, la caz documentația de atribuire, pentru a stabili conformitatea bunurilor cu cerințele documentelor de atribuire, ofertantul va depune, ca parte a ofertei sale, dovezi documentare ce atestă faptul că bunurile se conformează condițiilor de livrare, specificațiilor tehnice și standardelor specificate în CAPITOLUL IV, iar pentru a demonstra conformitatea tehnică a bunurilor propuse, cantităților propuse și a termenelor de livrare, ofertantul va completa Formularul Specificații tehnice (F4.1) și Specificații de preț (F4.2). De asemenea, ofertantul va include documentație de specialitate, desene, extrase din cataloage și alte date tehnice justificative, după caz.

Concomitent, IPO 33.1 și IPO 33.2 din documentația menționată stabilește că aprecierea corespunderii unei oferte de către autoritatea contractantă urmează a fi bazată pe conținutul ofertei. Se consideră conformă cerințelor oferta care corespunde tuturor termenilor, condițiilor și specificațiilor din documentele de atribuire, neavând abateri esențiale sau având doar abateri neînsemnate, erori sau omiteri ce pot fi înlăturate fără a afecta esența ofertei.

În această ordine de idei, examinând documentele aferente ofertei operatorului economic desemnat câștigător, depuse prin intermediul SIA „RSAP”, Agenția constată că potrivit formularului F4.1 „Specificații tehnice”, acesta a propus:

| Cod CPV    | Denumirea bunurilor   | Modelul articolului             | Țara de origine   | Producătorul   | Specificarea tehnică deplină solicitată de către autoritatea contractantă | Specificarea tehnică deplină propusă de către ofertant         | Standarde de referință                           |
|------------|-----------------------|---------------------------------|-------------------|--|---|--|--|
| 1          | 2                     | 3                               | 4                 | 5  | 6   | 7  | 8  |
|            | <b>Bunuri</b>         |                                 |                   |  |   |  |  |
|            | Lotul 1               |                                 |                   |  |   |  |  |
| 34121100-2 | Autobuze categoria M3 | MAZ 203016<br>[RUS: MA3 203016] | Republica Belarus | Otkrytoe aktsionerное obshchestvo "Minski Autamabilny Zavod" întreprinderea de administrare a holdingului "Belavtomaz" [RUS: Открытое акционерное общество «Минский автомобильный завод» - управляющая компания холдинга «БЕЛАВТОМАЗ»] | Conform specificațiilor din p. 2.1  | Conform specificațiilor tehnice în tabelul anexat. Anexa nr. 1 | Conform standardelor naționale și internaționale |

Astfel, analizând Anexa nr. 1, menționată de către operatorul economic OAO „MAZ” în Formularul F4.1, inclusiv „Anexa nr. 1 la Specificațiile tehnice F4.1”, Agenția atestă că acesta a declarat că ofertează, relevant speței, un bun (autobuz) cu următoarele caracteristici: Capacitatea totală, pasageri – 102; pct. 1.5 Numărul de locuri pentru scaune – 28; pct. 1.16 – Volumul rezervorului - de 300 litri.

De asemenea, la pct. 2.5 din aceeași anexă, desemnatul câștigător a menționat că autobuzul deține „trapă mecanică, rabatabilă pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă”, iar la pct. 2.7, că este dotat cu „sistem de aer condiționat”.

Suplimentar, în scopul confirmării ofertei sale tehnice, respectiv a cerințelor tehnice ale autobuzului ofertat, OAO „MAZ” a încărcat în SIA „RSAP”, Certificatul Nr. TCBY E-BY.117.00028.P2, seria BYNr.0002057, potrivit căruia, relevant speței, pentru

modelul de autobuz „MAZ 203016”, declarat în Formularul F4.1, pentru greutatea maximă admisibilă, capacitatea totală de pasageri fără echipament suplimentar precum și capacitatea de pasageri în dependență de echipamentul suplimentar, este:

|  |  |                            |  |
|--|--|----------------------------|--|
| Приложение № 1   |  | Стр. 3                     |  |
| к одобрению типа транспортного средства №                                      |  | ТС ВУ Е-ВУ. 117. 00028. P2 |  |
|  |  | Серия ВУ № 0002057         |  |
| <b>ОБЩИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА</b>                             |  |                            |  |
| Колесная формула / ведущие колеса  | 4x2/ задние  |                            |  |
| Схема компоновки транспортного средства  | вагонного типа   |                            |  |
| Расположение двигателя   | заднее продольное  |                            |  |
| Тип кузова / количество дверей   | вагонного типа, одноэтажный, низкопольный, закрытый, цельнометаллический, сварной, несущий, с основанием в виде решётчатой конструкции, три двухстворчатые двери (для модификаций 203015, 203016, 203025, 203045, 203088, 203945, 203946, 203965, 203966) или две двухстворчатые двери (для модификаций 203115, 203116, 203125, 203145, 203188, 203С45, 203С46, 203С65, 203С66) по правой стороне кузова |                            |  |
| для модификаций:   | 203015, 203016, 203025   |                            | 203115, 203116, 203125   |
| Количество мест для сидения  | 24   | 26                         | 28 28 30 36  |
| варианты планировок салона:  | A  | B                          | C D E F  |
| сиденье члена экипажа:   | -  | -                          | 1 - -  |
| Пассажировместимость при максимально разрешенной массе (с инвалидной коляской) | без дополнительного оборудования и топливным баком на колесной арке  |                            |  |
|  | 105 (98)   | 105 (100)                  | 105 (101) 105 (101) 105 (96) 101 (94)                          |
|  | с дополнительным оборудованием (климатическая установка) и топливным баком на колесной арке  |                            |  |
|  | 100 (98)   | 100 (100)                  | 100 (96) 100 (96) 100 (96) 100 (94)                            |
| для модификаций:   | 203015, 203016, 203025   |                            |  |
| Количество мест для сидения  | 28   | 29                         | 30 32 34 35 36 37 39   |
| варианты планировок салона:  | G  | H                          | I J K L M N O  |
| Пассажировместимость при максимально разрешенной массе (с инвалидной коляской) | без дополнительного оборудования и топливным баком в пандусе   |                            |  |
|  | 105 (98)   | 105 (98)                   | 105 (99) 103 (95) 102 (93) 100 (92) 101 (93) 102 (94) 101 (91) |
|  | с дополнительным оборудованием (климатическая установка) и топливным баком в пандусе   |                            |  |
|  | 100 (96)   | 100 (96)                   | 100 (96) 100 (95) 100 (95) 100 (93) 100 (94) 100 (95) 100 (94) |
| для модификации:   | 203045   |                            |  |
| Количество мест для сидения  | 23   | 24                         | 24 26 27 28 28 28 29   |
| варианты планировок салона:  | A1   | B1                         | C1 D1 E1 F1 G1 H1 I1   |
| Пассажировместимость при максимально разрешенной массе (с инвалидной коляской) | без дополнительного оборудования и топливным баком на колесной арке  |                            |  |
|  | 98 (90)  | 101 (97)                   | 100 (92) 101 (97) 101 (93) 101 (97) 100 (92) 100 (92) 101 (93) |
|  | с дополнительным оборудованием (климатической установкой) и топливным баком на колесной арке   |                            |  |
|  | 97 (90)  | 97 (93)                    | 97 (92) 97 (93) 97 (93) 97 (93) 97 (92) 97 (92) 97 (93)        |

La acest aspect, având în vedere informația din certificatul menționat supra, urmează a fi reținut că modelul de autobuz „MAZ 203016”, care a fost declarat de către OAO „MAZ” în Formularul F4.1, are mai multe tipuri de planificare a habitaculului, acestea fiind individualizate prin litere majuscule, iar codului „203016” fiindu-i caracteristice mai multe litere, printre care și „G”.

În acest sens, analizând cele declarate de către OAO „MAZ” în Formularul F4.1, Agenția constată că operatorul economic desemnat câștigător a evitat să indice expres tipul de planificare a habitaculului autobuzului, or în cazul dat, având în vedere specificul procedurii de achiziție publică și modalitatea de individualizare a bunurilor, acest fapt se impunea, pentru a permite identificarea, respectiv, atestarea conformității cu cerințele specificate de către autoritatea contractantă în documentația de atribuire. Totodată, Agenția atestă că potrivit certificatului Nr. TCBYE-BY.117.00028.P2, seria

BYNr.0002057, atașat de către operatorul economic desemnat câștigător la ofertă, pentru autobuzul cu codul „203016” (tip habitacul G - clarificat ulterior), nu există nici un tip de habitacul care ar avea o capacitate totală de 102 de pasageri cu, sau fără echipament suplimentar, iar pe de altă parte, se constată că acest număr depinde atât de echipamentul suplimentar cu care este dotat autobuzul, care la rândul său influențează greutatea autobuzului, cât și de tipul habitaculului, informații pe care OAO „MAZ” a evitat să le detalieze/clarifice în Formularul F4.1 „Specificații tehnice”. Respectiv, Agenția constată că din documentele și înscrisurile anexate de către OAO „MAZ” la ofertă, nu poate fi dedus cu certitudine ce tip de habitacul a propus operatorul economic desemnat câștigător, respectiv modelul concret al autobuzului, fapt ce nu oferă posibilitatea de a se stabili cu siguranță corespunderea acestuia în raport cu unele cerințe prevăzute în documentația de atribuire, în speță capacitatea totală de pasageri.

Astfel, Agenția reține că circumstanțele descrise supra au reprezentat premise pentru autoritatea contractantă de a solicita de la operatorul economic desemnat câștigător unele clarificări cu privire la modelul de autobuz ofertat și capacitatea totală de pasageri. La acest aspect, Agenția atestă că la etapa evaluării ofertelor, autoritatea contractantă are dreptul de a solicita de la operatorii economici explicații scrise asupra ofertei, dacă informațiile sunt incomplete, fiind aplicabile în acest sens prevederile art. 69 alin. (3) din Legea nr. 131/2015 potrivit căroră la etapa examinării, evaluării și comparării ofertelor, autoritatea contractantă are dreptul să solicite ofertantului doar explicații scrise asupra ofertei sale, dacă informațiile și documentele prezentate sunt incomplete, sau, după caz, documentele justificative aferente DUAE.

În context, se reține că, prin scrisoarea nr. 06-110/322 din 13.04.2021, Primăria Municipiului Chișinău a solicitat de la operatorul economic OAO „MAZ”: *„Să precizați/confirmați capacitatea exactă a numărului de locuri total și pe scaune pentru modelul bunului propus în F.4.1, luând în considerare dotările solicitate: sistem de aer condiționat, trapă mecanică pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă și rezervorul de 300 l.*

1. Numărul de locuri pentru pasageri pe scaune;
2. Capacitatea totală de pasageri;
3. Capacitatea totală de pasageri în care locul destinat persoanelor mobilitate redusă este ocupat.

4. Clarificarea intervine în urma contradicțiilor constatate între F.4.1 și documentul prezentat cu Nr.TCbye-BY.117.00028.P2. Având în vedere că în Certificatul nr. TCbye E-BY.117.00028.P2. Sunt prezentate informații pentru mai multe modele de autobuze MAZ, vă rugăm să indicați unde este prezentat exact în acest Certificat modelul autobuzului propus, precum și caracteristicile lui tehnice.”

Drept răspuns, OAO „MAZ” a comunicat autorității contractante următoarele: *„Autobuzul propus, care include sistem de aer condiționat, trapă mecanică pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă și rezervorul de 300 l conține:*

1. 28 locuri pentru pasageri pe scaune

2. capacitatea totală de pasageri – 102

3. capacitatea de pasageri în cazul în care locul destinat persoanelor cu mobilitate redusă este ocupat –  $98 + 1$  (persoana cu mobilitate redusă)

În continuare vă prezentăm calcularea capacității de pasageri al autobuzului oferat:

Anexa 11, pct. 3.2.3.2.1. a Regulamentului nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora, prevede că masa convențională a unui pasager este de 68 kg. Masa tehnică admisibilă maximă a autobuzului oferat încărcat este de 18000 kg (Certificatul de tip cu Nr. TCBYE-BY.117.00028.P2 pag. 5). Întrucât masa autobuzului oferat este de 11060 kg (cu tot cu masa tuturor echipamentelor și a șoferului), numărul maxim de pasageri admis se calculează conform formulei:  $(18000-11060)/68 = 102,05$ . Astfel, capacitatea totală de pasageri este 102.

În cazul în care în autobuz se află un pasager cu mobilitate redusă, a cărui masă de referință este 250 kg, numărul de locuri se va calcula după formula:  $(18000-11060-250)/68 + 1 = 98 + 1$ .

Aceeași valoare se obține și în cazul calculării capacității de pasageri (în care locul destinat persoanelor cu mobilitate redusă este ocupat) conform spațiului destinat pasagerilor. Anexăm documentul “Appendix to the technical description concerning adaptations regarding to general construction the requirements of UN Regulations No 107(05)” care conține planul autobuzului propus cu dimensiunile indicate. Astfel, spațiul destinat pasagerilor în picioare este de  $9,75\text{m}^2$ .

Conform pct. 3.2.3.2.1 din Anexa 11 din Regulamentul citat, pentru un pasager se alocă un spațiu minim de  $0,125\text{ m}^2$ , iar conform pct. 3.6.1 din Anexa 8, pentru un pasager cu mobilitate redusă se alocă o zonă cu dimensiunile  $750\text{ mm}$  lățime și  $1300\text{ mm}$  lungime, ceea ce constituie  $0,975\text{ m}^2$ . Prin urmare, capacitatea de pasageri în cazul unei persoane cu mobilitate redusă în dependență de spațiul disponibil se calculează după formula:  $(9,75 - 0,975)/0,125$  (locuri în picioare) + 28 (locuri pe scaune) + 1 (persoana cu mobilitate redusă) =  $98 + 1$  (persoana cu mobilitate redusă).

Astfel, capacitatea de pasageri al autobuzului oferat în cazul în care locul destinat persoanelor cu mobilitate redusă este ocupat este de  $98 + 1$  (persoana cu mobilitate redusă).

Certificatul de tip cu Nr. TCBYE-BY.117.00028.P2 nu conține informații despre numărul de pasageri pentru fiecare modificare a autobuzelor. Acesta indică doar numărul de pasageri în cazul masei maxime posibilă la două tipuri de modifi cații. La prima coloniță din tabelul de la pagina 3 din Certificatul de tip unde este indicată capacitatea de pasageri a autobuzelor se indică: „Пассажи ровместимость при максимально разрешенной массе (с инвалидной коляской)”. Ceea ce se traduce ca „Capacitatea de pasageri în cazul masei maxime admisibile (cu scaun pentru persoane cu mobilitate redusă).”

Autobuzul oferat are planificarea salonului de tip G, iar numărul maxim de pasageri al acestuia variază în dependență de complectarea inclusă, care poate reduce din spațiul pentru pasageri, sau crește masa autobuzului și astfel schimbă numărul maxim de pasageri. Există o multitudine de combinații în acest sens, considerent din care în certificatul de tip nu s-a inclus capacitatea de pasageri pentru fiecare variație posibilă ci s-a indicat doar capacitatea de pasageri în cazul masei maxime permise. Iată cum s-a calculat capacitatea de pasageri în cazul autobuzelor MAZ 203016 cu masa maximă permisă:

La pagina 5 din certificatul de tip se indică că masa autobuzelor MAZ 203016 se cuprinde între 10860 – 11160 kg (Масса транспортного средства в снаряженном состоянии, кг). Astfel, pentru autobuzele MAZ 203016 cu complectare maximă și cu masă maxim permisă (11160 kg), numărul de pasageri admisibil este:  $(18000-11160)/68 = 100,58$  (deci sunt 100 de locuri).

Autobuzul propus corespunde întru totul cerințelor din documentația de atribuire, însă producătorul MAZ dispune și de alte utilaje care nu au fost solicitate și respectiv nu au fost incluse în ofertă. Iată de ce, masa autobuzului propus este de 11060 kg, fiind mai mică decât masa maximă admisibilă a acestui model, care este atinsă doar în cazul completării cu toate utilajele producătorului.

Astfel se explică diferența dintre cifra de 100 locuri indicată în certificat și cea de 102 locuri din ofertă.

În acest moment, autobuzul MAZ 203 are multe opțiuni pentru amenajarea scaunelor, care variază în funcție de cerințele utilizatorului final, precum și de echipamente cu rezervor de combustibil, aer condiționat etc. Respectiv, autobuzul propus Primăriei Mun. Chișinău are caracteristicile exacte din specificațiile tehnice. La momentul livrării, se vor preda-primi bunurile în conformitate cu specificațiile tehnice oferite. Vă expediem și un certificat de conformitate din partea producătorului pentru autobuzul propus.

Atașăm opțional certificatul de tip cu Nr. TCBYE-BY.117.00028.P2 în care am marcat caracteristicile tehnice ale autobuzului propus. Menționăm că certificatul respectiv este emis pentru câteva modele de autobuze MAZ cu diverse modifiții. Prin urmare, OAO "MAZ" – întreprinderea de administrare a holdingului "Belavtomaz" poate să producă oricare dintre modifițiile indicate, inclusiv conform specificațiilor tehnice oferite.

Menționăm că în certificatul pe care vi-l expediem nu am marcat cifra corespunzătoare numărului de pasageri, din motiv că cifrele date sunt aplicabile, după cum am spus, doar autobuzelor cu complectare și masă maximale".

Totodată, operatorul economic desemnat câștigător a remis autorității contractante același certificat Nr. TCBYE-BY.117.00028.P2, seria BYNr.0002057, care a fost atașat inițial la ofertă, prin care a marcat cu roșu parametrii tehnici aferenți modelului „MAZ” „203016 G”, și o declarație denumită „Certificat de conformitate” emis de producător, prin care OAO „MAZ” declară că „autobuzele de marca MAZ 203016, produse conform

*necesităților clientului corespund cu următoarele caracteristici...”* făcând referire la caracteristicile declarate de către acesta în Formularul F.4.1, însă ne fiind prezentat nici un document care să confirme masa de 11060 kg a autobuzului, care a stat la baza calculelor efectuate în vederea probării capacității totale de pasageri, inclusiv a echipamentului cu care acesta urmează să fie dotat.

La caz, Agenția reține că, potrivit art. 37 alin. (13) din Legea nr. 131/2015, un mijloc adecvat de a dovedi conformitatea cu specificațiile tehnice solicitate îl poate reprezenta dosarul tehnic al producătorului sau un raport de încercare/testare emis de un organism recunoscut, cum ar fi, după caz, un laborator neutru de încercări și calibrare sau un organism de certificare și inspecție care asigură respectarea standardelor naționale/europene aplicabile. Autoritatea contractantă are obligația de a accepta certificate emise de organisme recunoscute în oricare dintre statele membre ale Uniunii Europene. În context, se reține că ofertantul desemnat câștigător, a comunicat Primăriei Municipiului Chișinău că „certificatul pe care vi-l expediem nu am marcat cifra corespunzătoare numărului de pasageri, din motiv că cifrele date sunt aplicabile, după cum am spus, doar autobuzelor cu complectare și masă maximă”, însă, nu a prezentat un alt certificat sau dosar tehnic al producătorului, așa cum prevede art. 37 alin. (13) din Legea nr. 131/2015 citat supra, în vederea confirmării datelor care au stat la baza calculelor efectuate de către acesta în partea ce ține de numărul de pasageri, reieșind din dotarea pe care o propune OAO „MAZ” pentru modelul „MAZ 203016-G” presupus că va fi efectuat/configurat/individualizat la comandă.

Astfel, Agenția va aprecia critic acțiunea autorității contractante de a accepta clarificările OAO „MAZ” SRL precum că „Autobuzul ofertat are planificarea salonului de tip G”, și respectiv, corespunde cerințelor autorității contractante, în condițiile în care, operatorul economic desemnat câștigător a indicat în Formularul F4.1 că oferă model de autobuz „MAZ 203016” cu 102 locuri, fără a menționa tipul acestuia, pentru a putea fi identificat în Certificatul de Conformitate nr. TC BY E-BY.117.00028.P2 și a verifica/confirmă corespunderea specificațiilor tehnice cu cerințele autorității contractante, informație care, din cele constatate supra, influențează unele caracteristici tehnice solicitate în documentația de atribuire, iar ca urmare a clarificărilor solicitate de către primăria municipiului Chișinău, după termenul-limită de depunere al ofertelor, acesta a clarificat că tipul habitacul este G, însă acesta urmează să fie modificat la comandă în dependență de necesitățile autorității contractante, încercând astfel să demonstreze respectarea tuturor specificațiilor tehnice solicitate în documentația de atribuire.

Mai mult, urmează a fi reținut că din informația indicată în Certificatul de Conformitate nr. TC BY E-BY.117.00028.P2, capacitatea totală de pasageri a autobuzului cu greutate maximă admisibilă, care dispune de loc pentru cărucior pentru persoane cu mobilitate redusă, model 203016 tip G, dotat cu sistem de aer condiționat și rezervor cu capacitate de 300 litri, este de 96 locuri. Or, chiar operatorul economic desemnat câștigător, în răspunsul la solicitarea de clarificări nr. 06-110/322 din

13.04.2021, susține că „autobuzul ofertat are planificarea salonului de tip G, iar numărul maxim de pasageri al acestuia variază în dependență de complectarea inclusă, care poate reduce din spațiul pentru pasageri”, nefiind însă prezentate documente care ar permite identificarea complectării autobuzului de modelul „MAZ 203016G”, pentru a aprecia corespunderea numărului total de pasageri cu cerința autorității contractante.

La caz, Agenția reține că inițial, prin punctul său de vedere (scrisoarea nr. 06-110/2846 din 14.05.2021), cu privire la aspectele în discuție, autoritatea contractantă a comunicat următoarele:

*„Conform răspunsului OOO „MA3” - управляющая компания холдинга „БЕЛАВТОМАЗ” la solicitările Grupului de lucru, au fost prezentate argumentele și formulele privind calcularea masei și numărului total de locuri prin care s-a confirmat că autobuzele propuse corespund cerințelor solicitate avînd  $\geq 100$  locuri.*

*Totodată, avînd în vedere dotările solicitate conform Documentației de atribuire și numărul de locuri stabilit în Certificatul cu nr. TC BY E-BY.117.00028.P2, numărul pasagerilor total fiind de 100 persoane și argumentările OOO „MA3” - управляющая компания холдинга „БЕЛАВТОМАЗ”: „Autobuzul ofertat are planificarea salonului tip G iar numărul maxim de pasageri al acestuia variază în dependență de complectarea inclusă. La pagina 5 din Certificatul de tip se indică că masa autobuzelor MAZ se cuprinde între 10860 kg - 11160 kg. Astfel, pentru autobuzele MAZ 203016, cu complectarea maximă și cu masa maxim permisă (11160 kg), numărul de pasageri admisibil este de 100 locuri.”*

**Grupul de lucru a constatat că oferta depusă este conformă, abaterile invocate sunt neînsemnate ce se încadrează în art. 69, al. (5) din Legea 131/2015 „Privind achizițiile publice” și nu schimbă esența obiectului licitat.”.**

Drept urmare, argumentele expuse supra au fost puse în discuție și dezbătute în cadrul ședinței deschise de examinare a contestației, iar de către completul de consilieri a fost solicitat reprezentanților autorității contractante să explice/detalieze/cuantifice, în măsura posibilităților, „abaterile neînsemnate” invocate în argumentarea sa.

Ulterior, prin punctul său de vedere expus suplimentar urmare a ședinței deschise menționate supra (scrisoarea nr. 02-110/494 din data de 26.05.2021), autoritatea contractantă vine cu următoarele clarificări:

*„Modelul autobuzului conform Certificat de Conformitate Nr. TCBYE-BY.117.00028.P2 este G (28 locuri scaun și 96 total pasageri, dat fiind faptul că este inclus sistemul de aer condiționat și locul pentru persoane cu mobilitate redusă. Tot în cadrul clarificărilor s-a stabilit conform certificat Test Report No 12043/COS (SORT), masa autobuzului este de 11.125,9 kg empty weight (pag.12). În această masă conform documentelor anexate Certificat de Conformitate Nr. TCBYE-BY.117.00028.P2, Test Report No 12043/COS (SORT) nu este inclus sistem de aer condiționat (aproximativ 200kg) și diferența masei rezervorului de 300 L și 210 L, fiind de 75,6 kg (pagina 14). **Formula de calcul a numărului total maxim de pasageri fiind:  $(18.000-11.125,9-75,6-200)/68=97,03$ . Respectiv, grupul de lucru în cadrul clarificărilor acestui aspect, a***

**considerat ca abatere neînsemnată numărul total maxim de pasageri al autobuzului ofertat de Maz, raportat la cerința autorității contractante de minim 100 pasageri.**”

La acest aspect, Agenția reține că cerința privind capacitatea totală de pasageri de  $\geq 100$ , pe scaune  $\geq 22$ , a fost expres stabilită în documentația de atribuire, respectiv, propunerea de către un operator economic a unei capacități mai mici, generează respingerea ofertei acestuia ca neconforme, or potrivit art. 69 alin. (6) lit. b) din Legea nr. 131/2015, reglementează expres că autoritatea contractantă nu acceptă oferta în cazul în care aceasta nu corespunde cerințelor expuse în documentația de atribuire, or, în caz contrar, acceptarea ofertei unui operator economic care nu a depus o ofertă conformă, contravine atât normelor legale citate supra, cât și principiului tratamentului egal, imparțialitate, nediscriminare în privința tuturor ofertanților și operatorilor economici, menționat mai sus.

Totodată, având în vedere argumentele autorității contractante, Agenția reține că art. 69 alin. (4) din Legea nr. 131/2015 prevede expres că autoritatea contractantă nu va admite modificări ale ofertei, inclusiv ale prețului ei, ce ar face ca oferta să corespundă unor cerințe cărora inițial nu le corespundea, iar alin. (5) al aceluiași articol stipulează că autoritatea contractantă are dreptul să considere oferta conformă dacă aceasta conține abateri neînsemnate de la prevederile documentației de atribuire, erori sau omiteri ce pot fi înlăturate fără a afecta esența ei, orice deviere de acest fel se exprimă cantitativ, în măsura în care este posibil, și se ia în considerare la evaluarea și compararea ofertelor.

Prin urmare, Agenția reține că prevederile invocate reglementează dreptul autorității contractante de a califica anumite necorespunderi ale ofertelor drept abateri neînsemnate de la cerințele documentației de atribuire. Totuși, la caz, Agenția constată că omisiunea operatorului economic desemnat câștigător (neindicarea tipului habitaculului aferent modelului de autobuz declarat în Formularul F4.1, în cumul cu evitarea indicării exprese a combinației de planificare a „habitaculului” precum și neatașarea documentelor tehnice a broșurilor, dosarului tehnic al producătorului aferente acestei „combinații” din care să rezulte cu exactitate greutatea autobuzului cu toate echipamentele aferente solicitate de către autoritatea contractantă, și capacitatea totală de îmbarcare pasageri, etc.), precum și necorespunderea într-o eventualitate a capacității totale de pasageri, așa cum a argumentat Primăria Municipiului Chișinău, nu poate fi considerată o abatere neînsemnată în sensul art. 69 alin. (5) din Legea nr. 131/2015, în măsura în care aceste abateri nu pot fi înlăturate fără a afecta esența ofertei respective.

În același context, referitor la contra-argumentele operatorului economic desemnat câștigător, expuse în referința acestuia ulterior ședinței deschise de examinare a contestației (scrisoarea înregistrată la Agenție cu nr. 01/854/21 la data de 24.05.21), prin care ultimul prezintă diverse calcule care, în viziunea acestuia ar demonstra capacitatea autobuzului în partea ce ține de numărul total de locuri (102), Agenția reține că, având în vedere lipsa de fermitate a ofertei OAO „MAZ” și neprezentarea de către cel din urmă a documentelor tehnice care să confirme expres masa autobuzului ofertat pentru procedura de achiziție publică litigantă, reieșind din echipamentul solicitat de către

primăria municipiului Chișinău cu care să fie dotat autobuzul (sistem de aer condiționat, rezervor-300 l, trapă mecanică rabatabilă pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă), aceste concluzii nu sunt confirmate prin calculele efectuate și clarificate de către operatorul economic desemnat câștigător, în măsura în care, acesta declară o altă masă a autobuzului, în speță 11060 kg, fără a anexa vreun document tehnic care ar confirma această greutate, pe care o ia drept relevantă la efectuarea calculelor, or, certificatul de conformitate Nr.TCbye-BY.117.00028.P2 indică o masă de 11160 kg, iar Raportul de testare nr. 12043/COS o masă de 11126 kg. Mai mult, câștigătorul, în aceste calcule nu include masa sistemului de aer condiționat (200 kg) și a masei rezervorului (75,6 kg), respectiv, nu probează prin documente justificative că aceste două poziții sunt incluse în masa totală a autobuzului.

La caz, având în vedere argumentele operatorului economic desemnat câștigător și anume că „*OAO “MAZ” – întreprinderea de administrare a holdingului “Belavtomaz” poate să producă oricare dintre modificările indicate, inclusiv conform specificațiilor tehnice oferite*”, Agenția nu pune la îndoială posibilitatea ofertării de către participanți a unor bunuri ce ulterior vor fi efectuate/configurate/individualizate de către producător la comandă, însă această opțiune trebuie să se regăsească și să rezulte din cerințele documentației de atribuire și respectiv reflectat în ofertă, la caz însă, odată solicitat în documentația de atribuire drept document obligatoriu „certificat de conformitate”, această opțiune, de a oferta bunuri care vor fi adaptate/configurate/individualizate la comandă, a fost exclusă din start. Or, potrivit art. 2 din Legea nr. 235/2011, privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității, **certificat de conformitate** – document care atestă că un produs identificat corespunzător a fost supus procedurilor de evaluare a conformității și că, la momentul evaluării, produsul este conform cerințelor specificate aplicabile.

Prin urmare, la caz, se cerea să fie indicat inițial în documentele ofertei modelul bunului ofertat, cu codul aferent și modificările care se propun, și atașarea documentelor/înscrisurilor, care să ofere posibilitate autorității contractante să stabilească cu certitudine corespunderea modelului, în raport cu cerințele prevăzute în documentația de atribuire, iar la caz, se constată că operatorul economic desemnat câștigător, inițial, a declarat că propune modelul de autobuz „MAZ 203016”, ca urmare a clarificărilor solicitate de către autoritatea contractantă, declară că modelul „habitaclului” este de tipul „G”, însă cu unele presupuse modificări care vor fi efectuate ulterior de către producător, astfel încât să corespundă cerințelor tehnice solicitate de primăria municipiului Chișinău, însă, nici inițial și nici ca urmare a solicitării de clarificări parvenite din partea autorității contractante, nu a fost prezentat un dosar tehnic al producătorului sau un raport de încercare/testare emis de un organism recunoscut, pentru autobuzul ce intenționează să-l oferteze și să-l modifice după necesitățile primăriei municipiului Chișinău, respectiv, care să confirme capacitatea totală de pasageri al acestuia, complectăția de bază și opțională, inclusiv să confirme cert

greutatea acestuia în dependență de echipamentul suplimentar cu care urmează a fi dotat autobuzul.

Astfel, cum a fost reiterat și mai sus, Agenția nu pune la îndoială posibilitatea producătorului de a efectua modificări/configurări/individualizări în dependență de necesitățile autorității contractante, însă, această posibilitate nu trebuie să se limiteze doar la declarații ale ofertantului/producătorului, dar urmează să fie bazată pe documente, broșuri, rapoarte tehnice, avizări, etc., fără a se limita la acestea, care ar confirma specificațiile tehnice exacte ale bunului ce urmează a fi achiziționat, iar la caz, chiar dacă OAO „MAZ” a prezentat suplimentar primăriei municipiului Chișinău unele documente care confirmă posibilitatea modificării autobuzelor, în speță “Appendix to the technical description concerning adaptations regarding to general construction the requirements of UN Regulations No 107(05)”, acestea nu confirmă unii parametrii tehnici solicitați de autoritatea contractantă, și anume capacitatea totală de pasageri, precum și alte valori la care a făcut referire reprezentantul operatorului economic desemnat câștigător în efectuarea calculelor, prin care a încercat să probeze că numărul total de pasageri al autobuzelor propuse este în conformitate cu cerințele autorității contractante, or chiar din cele menționate de către OAO „MAZ” în scrisoarea de clarificare remisă în adresa autorității contractante și anume *„Autobuzul oferat are planificarea salonului de tip G, iar numărul maxim de pasageri al acestuia variază în dependență de complectarea inclusă, care poate reduce din spațiul pentru pasageri, sau crește masa autobuzului și astfel schimbă numărul maxim de pasageri. Există o multitudine de combinații în acest sens”* se deduce că există mai multe tipuri de combinații, fapt ce influențează atât masa autobuzului cât și spațiul pentru pasageri, iar în final, și capacitatea totală în partea ce ține de numărul maxim al pasagerilor, respectiv, evitarea indicării exprese a acestei combinații însoțită de dosarul tehnic al producătorului, la caz, generează/demonstrează o conduită speculativă din partea ofertantului desemnat câștigător, situație ce îi creează premise ultimului de a schimba aceste elemente în funcție de rezultatul procedurii, ofertanții fiind puși, astfel, în condiții inegale.

La acest aspect urmează de menționat că, în sensul art. 1 din Legea nr. 131/2015, oferta reprezintă un „act juridic prin care operatorul economic își manifestă voința de a se angaja din punct de vedere juridic într-un contract de achiziții publice. Oferta cuprinde propunerea financiară, propunerea tehnică, precum și alte documente stabilite prin documentația de atribuire”, iar conform prevederilor art. 1029 alin. (1) și (4) din Codul Civil al Republicii Moldova nr. 1107-XV din 06.06.2002, ofertă de a contracta este propunerea, adresată unei sau mai multor persoane, care conține toate clauzele esențiale ale viitorului contract și care reflectă voința ofertantului de a fi legat prin acceptarea ofertei. Oferta trebuie să fie **fermă, univocă, serioasă și completă**.

Astfel, Agenția apreciază că neindicarea de către OAO „MAZ” în formularul F4.1 a informației exprese care să permită identificare modelului de autobuz cu toate configurările posibile, în cumul cu neatașarea broșurilor, cataloagelor, precum și a altor

documente confirmative, care să confirme corespunderea acestui bun cu cerințele tehnice solicitate de către primăria municipiului Chișinău, are ca și efect aprecierea ofertei drept neconformă în măsura în care, această situație afectează în mod substanțial și executarea eventualului contract, or potrivit lit. b) din Formularul de contract prevăzut în documentația menționată, specificația tehnică reprezintă o parte componentă și integrantă a contractului de achiziție publică, respectiv permite atestarea corespunderii specificațiilor tehnice și a îndeplinirii de facto a cerințelor asumate de către eventualul operator economic desemnat câștigător. În consecință, lipsa din conținutul ofertei a unor elemente esențiale, fac proba lipsei de fermitate sau de seriozitate a angajamentelor asumate, autoritatea contractantă fiind pusă în situația să încheie un contract cu clauze imprecise, ceea ce pe de o parte, la momentul executării poate fi dezavantajos pentru ultima, iar pe de altă parte duce la nerespectarea principiului tratamentului egal, imparțialitate, nediscriminare în privința tuturor ofertanților și operatorilor economici, statuat la art. 7 lit. h) din Legea nr. 131/2015.

Prin urmare, în aprecierea Agenției, derularea unei proceduri de achiziție publică nu reprezintă un schimb formal de documente menit să conducă la semnarea de contracte, iar depunerea unei oferte presupune un angajament ferm din partea operatorilor economici asupra bunurilor oferite, autoritatea contractantă trebuind să se asigure și să obțină garanții privind calitatea/conformitatea produselor ce urmează a fi livrate, ceea ce la caz nu poate fi îndeplinit, or OAO „MAZ” nu a prezentat o ofertă fermă.

Generalizând, Agenția atestă că operatorul economic desemnat câștigător nu și-a confirmat, prin documentele justificative anexate la ofertă, informația tehnică specificată în Formularul F4.1, astfel cum prevede art. 37 alin. (13) din Legea nr. 131/2015, ceea ce determină necorespunderea acesteia, or, reieșind din principiul utilizării eficiente a banilor publici și minimizării riscurilor autorității contractante, prevăzut la art. 7 lit. a) din Legea nr. 131/2015, semnarea contractului este condiționată de prezentarea unei oferte ferme și conforme cerințelor autorității contractante, iar în lipsa confirmării acesteia sau mai exact a veridicității informației reflectate în aceasta, este nejustificată/neîntemeiată încheierea contractului de achiziție publică.

Astfel, având în vedere cele constate supra, Agenția nu va mai analiza celelalte pretenții formulate de către contestator în legătură cu oferta desemnată câștigătoare, orice rezultat al respectivei analize fiind lipsit de eficiență. În aceste condiții, este suficient să se rețină că ofertantul OAO „MAZ” nu a prezentat o ofertă fermă, respectiv, nu a confirmat prin documente justificative rapoarte/cataloge/teste/avizări de la producător și/sau alte organisme acreditate în acest sens, că oferta sa tehnică corespunde cerințelor documentației de atribuire, în partea ce ține de capacitatea totală de pasageri, reieșind din echipamentul solicitat de către primăria municipiului Chișinău, pentru a deveni inutilă analiza și examinarea celorlalte critici, întrucât răspunsul la această verificare nu poate determina o altă soluție decât cea a neacceptării ofertei date. Astfel, reieșind din faptul că cerințele stipulate în documentația de atribuire sunt obligatorii și

cumulative, iar acțiunea grupului de lucru de acceptare a ofertei operatorului economic desemnat câștigător, în condițiile în care nu a fost confirmată oferta tehnică a acestuia, astfel cum prevăd actele normative din domeniul achizițiilor publice, respectiv, invocarea abaterilor neînsemnate, a fost apreciată ca fiind neîntemeiată, o eventuală admitere sau respingere a următoarelor pretenții nu ar fi de natură să schimbe soluția pronunțată, cert fiind caracterul neconform al ofertei prezentate de către OAO „MAZ”.

Cât privește criticile contestatorului vis-a-vis de oferta înaintată de către „Asocierea Otokar Europe Filiala București” SRL – „Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi” A.S., Agenția reține că, în contextul prevederilor art. 82 alin. (1) din Legea nr. 131/2015, dreptul de a contesta se naște în cazurile când, în cadrul procedurilor de achiziție publică, un act al autorității contractante a vătămat un drept al contestatorului recunoscut prin lege, iar potrivit art. 86 alin. (3) din legea prenotată, Agenția examinează din punctul de vedere al legalității și temeiniciei actul atacat și poate pronunța o decizie prin care îl anulează în parte sau în tot, obligă autoritatea contractantă să emită un act sau dispune orice altă măsură necesară pentru remedierea actelor ce afectează procedura de atribuire.

În acest sens, având în vedere normele legale menționate supra, cât și documentele aferente procedurii de achiziție publică din speță prezentate de către autoritatea contractantă, Agenția constată că, potrivit decizie nr. 1 din 26.04.2021 de atribuire a contractului, „Asocierea Otokar Europe Filiala București” SRL – „Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi” A.S.”, nu a fost desemnată câștigătoare, mai mult decât atât această ofertă a acumulat un punctaj mai mic comparativ cu punctajul acumulat de contestator, respectiv, la o eventuală reevaluare a ofertelor, operatorul economic contestator se află într-un avantaj de puncte acumulate, față de oferta căruia se înaintează pretenții.

Prin urmare, în cazul dat, Agenția atestă că operatorul economic „Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi vs Ticaret Anonim Sirketi” nu a demonstrat dreptul său vătămat în sensul art. 82 alin. (1) din Legea nr. 131/2015, în raport cu acțiunile autorității contractante față de oferta „Asocierea Otokar Europe Filiala București” SRL – „Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi” A.S.”, iar la moment, o eventuală apreciere a acestor pretenții ar fi lipsită de eficiență, în condițiile în care admiterea sau respingerea criticilor contestatorului referitor la oferta „Asocierea Otokar Europe Filiala București” SRL – „Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi” A.S.” nu ar fi de natură să schimbe clasamentul ofertanților, și nici șansele contestatorului de a deveni contractant, or potrivit pct. 19 din anunțul de participare, criteriul de evaluare aplicat pentru adjudecarea contractului din speță este „cel mai bun raport calitate-preț pe lista întreagă a criteriilor de evaluare”, iar potrivit deciziei de atribuire citate supra, punctajul contestatorului este mai mare comparativ cu cel al „Asocierea Otokar Europe Filiala București” SRL – „Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi” A.S.”.

Totodată, Agenția reține că, într-o eventualitate, cele menționate supra nu-l restricționează pe operatorul economic contestator să înainteze pretenții în partea ce ține de oferta „Asocierea Otokar Europe Filiala București” SRL – „Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi” A.S.”, în cazul în care cea din urmă va fi desemnată câștigătoare

printr-un act al autorității contractante, or în sensul art. 82 alin. (2) din Legea nr. 131/2015, existența dreptului vătămat și a actului administrativ, reprezintă condiții indispensabile acțiunii de revendicare a drepturilor pretins încălcate.

Mai mult, Agenția reține că, chiar dacă potrivit deciziei nr. 1 din 26.04.2021 de atribuire a contractului, primăria municipiului Chișinău a evaluat ofertele tuturor operatorilor economici, opțiunea autorității contractante de a-și revizui și remedia propriile acte chiar și din oficiu există oricând până la momentul finalizării procedurii de achiziție publică prin semnarea contractului sau anularea acesteia, cea din urmă fiind îndreptățită să își revizuiască actele și să procedeze la reexaminarea legalității acestora, relevante în acest sens fiind și prevederile art. 69 alin. (11) din Legea nr. 131/2015.

În acest sens, Agenția apreciază că chiar dacă principiul legalității nu se regăsește între principiile reglementate de art. 7 din Legea nr. 131/2015 nu înseamnă că acesta nu ar fi aplicabil și în cazul desfășurării procedurilor de achiziții publice cu atât mai mult în contextul obligației de asumare a răspunderii reglementată la lit. k) din articolul menționat. Din aceste considerente, având în vedere specificul procedurii de achiziție publică litigantă, Agenția reține că autoritatea contractantă poate să își revizuiască actele și să procedeze la reexaminarea legalității situației consemnate în acestea, înainte ca ele să intre în circuitul civil, respectiv înainte să producă efecte ce nu ar mai putea fi răsturnate de către părți.

La caz, Agenția apreciază că, într-o eventualitate, în cazul în care, ca urmare a contestațiilor depuse și a circumstanțelor ce au fost discutate în cadrul ședinței deschise pentru examinarea contestațiilor, primăria municipiului Chișinău consideră că este necesară solicitarea de clarificări de la operatorii economici rămași în competiție, cea din urmă este în drept să-și aducă în albia legalității acțiunile sale, respectiv să solicite documente confirmative de la operatorii economici, în vederea minimizării tergiversării finalizării procedurii de achiziție publică din litigiu. Totodată, raționamentul anterior este subliniat de însuși caracterul de act administrativ a deciziei de atribuire consacrat în Codul administrativ care asigură emitentului dreptul de a-l retrage/revoca/anula.

Reieșind din cele expuse, în conformitate cu prevederile art. 80 alin. (1), art. 82 alin. (1), art. 84 alin. (1), art. 86 alin. (2) lit. a), alin. (3), alin. (4) și alin. (9) din Legea nr. 131/2015, Agenția Națională pentru Soluționarea Contestațiilor,

#### d e c i d e:

1. Se admite parțial contestația nr. 02/343/21 din 06.05.2021, depusă de către „Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi vs Ticaret Anonim Sirketi”, pe marginea rezultatului desfășurării procedurii de achiziție publică nr. MD-1614258987702 din 02.04.2021, privind de achiziția de „Autobuze categoria M3 pentru Î.M. „Parcul urban de autobuze”, inițiată de către primăria municipiului Chișinău;

2. Se anulează decizia nr. 1 din 26.04.2021 de atribuire a contractului, aprobată în rezultatul desfășurării procedurii de achiziție publică nr. MD-1614258987702 din

02.04.2021, în partea ce ține de evaluarea și acceptarea ofertei înaintată de către OAO „MAZ”, inclusiv toate actele subsecvente acesteia;

3. Se obligă primăria municipiului Chișinău, ca măsură de remediere, în termen de până la 10 zile de la primirea prezentei decizii, să reevalueze oferta OAO „MAZ”, primită în cadrul procedurii de achiziție publică nr. MD-1614258987702 din 02.04.2021, în vederea aprecierii caracterului neconform al acesteia, cu luarea în considerare a constatărilor din partea motivată a prezentei decizii;

4. Se obligă primăria municipiului Chișinău ca, în termen de 3 zile din data adoptării măsurilor de remediere dispuse prin prezenta decizie, să raporteze Agenției Naționale pentru Soluționarea Contestațiilor cu privire la realizarea acestora.

*Decizia este obligatorie pentru părți. Decizia poate fi atacată în ordinea contenciosului administrativ la Judecătoria Chișinău, sediul Râșcani (mun. Chișinău, str. Kiev 3) în termen de 30 de zile de la data comunicării.*

**Președintele completului**

**Irina GUTNIC**

**Membru**

**Alexandru CIUȘ**

**Membru**

**Iacob PLĂMĂDEALĂ**