

CĂTRE:
CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR
Str. Stavropoleos nr. 6, sector 3, București

Referitor: Procedură de achiziție publică licitație deschisă atribuire contract achiziții publice „Achiziționarea de 70 autobuze electrice cu lungimea de circa 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de deal”;

Anunț de participare nr. CN1024824/29.09.2020-Lotul I

Autoritate contractantă MINISTERUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI (vechea denumire MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, DEZVOLTĂRII ȘI ADMINISTRAȚIEI), cu sediul în Bd. Libertății nr. 16, Sector 5, București, cod poștal 050706

fax: 0372111445, e-mail: remus.uretean@mdrap.ro

Subscrisa,
ridică cu sediul social în

persoană ju-

cu sediul ales pentru comunicarea actelor
de procedură la

în calitate de ofertant clasat pe locul 2 în procedura de atribuire,
în temeiul art. 8 alin. 1 lit. a) din Legea nr. 101/2016, formulăm:

CONTESTAȚIE

prin care solicităm, în legătură cu procedura de atribuire a contractului de achiziții publice având ca obiect „Achiziționarea de 70 autobuze electrice cu lungimea de circa 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de deal”, identificată în SEAP prin Anunț de participare nr. CN1024824/29.09.2020, admiterea contestației și:

- anularea Adresei nr. 87003/19.07.2021, prin care ni s-a comunicat rezultatul final al procedurii de atribuire identificată cu Anunț de participare nr. CN1024824/29.09.2020, aferent Lotului I,
- anularea deciziei prin care a fost declarată admisibilă și câștigătoare oferta depusă de _____ precum și anularea tuturor actelor administrative emise de autoritatea contractantă care au stat la baza emiterii deciziei de declarare admisibilă și câștigătoare a ofertei depuse de _____
- anularea parțială a raportului procedurii, cu privire la rezultatul asupra ofertei _____
- atribuirea contractului de achiziție publică subscrisei, în temeiul art. 26 alin. 10 teza a doua din Legea nr. 101/2016, având în vedere că din actele dosarului rezultă că oferta subscrisei (clasată pe locul 2) este câștigătoare și admisibilă, având în vedere următoarele motive de fapt și de drept:

ÎN FAPT

Potrivit Adresei nr. 87003/19.07.2021, oferta subscrisei aferentă Lotului I a fost declarată necâștigătoare, fiind clasată pe locul 2, cu un punctaj total de 73,04 puncte, din care:

- 47,92 de puncte pentru componenta financiară și
- 25,12 de puncte pentru componenta tehnică.

Potrivit aceleiași adrese, oferta declarată câștigătoare este cea prezentată de I _____, având un punctaj total de 87,47 puncte, din care:

- 54,13 puncte pentru componenta financiară și

- 33,34 puncte componenta tehnică.

Rezultatul procedurii este nelegal, fiind dat cu încălcarea dispozițiilor legale din materia achizițiilor publice vizând prețul neobișnuit de scăzut și neîntreținerea cerințelor din documentația de atribuire.

ÎN DREPT

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

Potrivit art. 215 alin. 3 din Legea nr. 98/2016, „Oferta admisibilă este oferta care nu este inacceptabilă, neconformă sau neadecvată”.

Art. 215 alin. 5 din Legea nr. 98/2016 definește oferta neconformă ca fiind acea ofertă care „nu respectă cerințele prezentate în documentele achiziției, a fost primită cu întârziere, prezintă indicii de înțelegeri anticoncurențiale sau corupție sau a fost considerată de autoritatea contractantă ca fiind neobișnuit de scăzută.”.

În prezenta cauză, oferta declarată câștigătoare este neconformă, întrucât aceasta nu respectă documentele achiziției și s-a oferit un preț neobișnuit de scăzut.

În cele de mai jos arătăm în concret cerințele din documentația de atribuire ce nu au fost îndeplinite de ofertantul declarat câștigător la data depunerii ofertei și argumentele pentru care se impune admiterea prezentei contestații.

a. Nerespectarea cerinței privind lățimea totală a ușilor și a numărului minim de călători pe scaune

Conform documentației de atribuire, „*caroseria va fi prevăzută cu minim două uși de acces, situate pe partea dreaptă a autobuzelor electrice, dintre care una dublă cu o lățime de minim 1200 mm și una simplă cu o lățime de 650 mm, totalizând o lățime a spațiului destinat pentru urcare/coborâre de 1850 mm*”.

Conform algoritmului de calcul, pentru oferta totalizând cea mai mare lățime totală a ușilor pentru călători se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

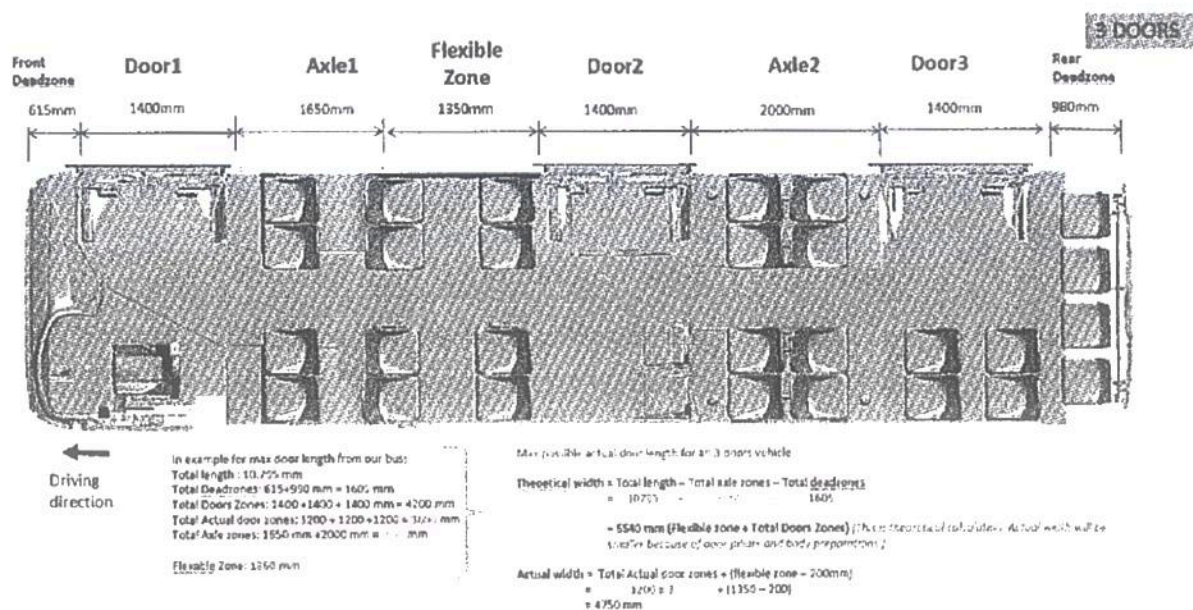
Conform rezultatului procedurii aferent lotului I, BMC a primit 8 puncte pentru factorul lățime totală a ușilor pentru călători.

Cu toate acestea, calculând conform punctajelor primite de cele două oferte (a subscrisei și a), rezultă că ar fi oferat o lățime totală a ușilor de peste 6.700 mm, adică 6,7 m dintr-un autobuz de 10 m.

Așadar, rezultă că BMC a oferat un autobuz care conține uși pe 67% din suprafața acestuia pe partea dreaptă, respectiv aproximativ 5 uși duble și o ușă simplă, ceea ce este imposibil.

Mai mult, lățimea ușilor duble este de 1200 mm, însă lățimea totală pe care acestea o ocupă este de 1400 mm, astfel încât, luând în calcul și cabina șoferului și zona din spate a autobuzelor, lungimea autobuzului depășește cu ușurință lungimea de 10 m a autobuzelor obiect pentru care se organizează licitația.

În acest sens, exemplificăm cu schița de mai jos, din care rezultă că un autobuz chiar și cu 3 uși duble depășește lungimea de 10 m.



De asemenea, lățimea totală a ușilor oferită de . . . nu se corelează cu numărul de 24 de persoane pe scaune, așa cum solicită autoritatea contractantă, întrucât designul autobuzului nu ar susține o astfel de ipoteză.

Aceasta deoarece, având uși pe 67% din lungimea autobuzului, scaunele nu ar putea fi poziționate decât pe partea stângă, iar, față de lățimea autobuzului și dimensiunile locului șoferului, nu ar fi posibilă amplasarea a 24 de scaune.

Astfel, o lățime a scaunului dintr-un autobuz este de 45 cm, iar distanța dintre scaune este de 65 cm. Rezultă, așadar, că distanța dintre scaune este de aproximativ 1,10 m.

Având în vedere că scaunele nu pot fi poziționate decât pe partea stângă (pe partea dreaptă fiind 6,7 m suprafață ocupată de uși), rezultă că nu pot fi decât cel mult $10\text{ m} : 1,1\text{ m} = 9$ rânduri de scaune, adică $9 \times 2 = 18$ scaune în total (fiecare rând de scaune având un număr de două scaune alăturate).

Or, potrivit documentației de atribuire, „*autobuzele electrice vor avea o capacitate de transport de minim 24 de persoane. Ofertele care nu respectă cerința minimă a caietului de sarcini, vor fi declarate neconforme.*”

Prin urmare, raportat la cele de mai sus și calculele matematice, rezultă fără echivoc că BMC nu a oferit un autobuz electric care să respecte cerința tehnică privind lungimea de 10 m și lățimea totală a ușilor și nici numărul minim de călători transportați pe scaune.

b. Nerespectarea cerinței privind masa bateriei

Conform cerințelor din documentația de atribuire, „*ca urmare a faptului că necesitatea înlocuirii bateriei/bateriilor la 5-7 ani presupune costuri mai mari, masa ridicată a bateriilor presupune o capacitate redusă de transport călători și o încărcare inutilă a infrastructurii rutiere urbane, se acceptă o masă de maxim 2000 kg. Ofertele care nu respectă cerința minimă a caietului de sarcini, vor fi declarate neconforme.*”

Acest factor de evaluare este în strânsă legătură cu puterea de încărcare a stației rapide și, implicit, cu prețul oferit.

Astfel, o baterie cu o masă mai mare are o capacitate de absorbție mai mare, respectiv are o putere de încărcare foarte mare.

Așadar, cu cât masa bateriei este mai mare, cu atât și puterea ei de încărcare este mai ridicată.

Cu toate acestea, conform rezultatului procedurii, [redacted] a oferit cea mai mare putere de încărcare a stației rapide, însă a oferit o baterie valoarea sub 2000 kg a masei bateriei.

Or, rezultatul este paradoxal, neputând fi susținut de datele din piață.

În acest context, rezultă că masa bateriei oferite nu poate fi sub 2000 kg, ci peste 2000 kg, pentru a putea suporta o putere efectivă de încărcare a stației atât de mari, astfel că oferta ar fi trebuit să fie declarată neconformă, întrucât nu respectă cerința tehnică privind masa bateriei sub 2000 kg.

c. Nerespectarea cerinței privind documentația de omologare

Conform caietului de sarcini, „autobuzele vor deține omologări de tip ale întregului vehicul acordate de autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3, clasa I (...)”.

Ofertantul va prezenta la ofertare copia cu semnătura electronică extinsă de pe:

- a) *Certificatul de omologare națională de tip autovehicule fabricate în serii mici emis de RAR,*
sau
- b) *Certificatul de omologare de tip CE emis de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE (...)*”.

BMC nu deține omologare pentru autobuzele de 10 m. De altfel, în dovedirea experienței similare, [redacted] a făcut trimitere la contractul de achiziție publică încheiat cu UAT Suceava, însă acesta viza autobuze de 12 m, nu de 10 m.

În plus, [redacted] nu putea să dețină omologare de tip pentru un autobuz de 10 m, cu o lățime totală a ușilor de 6700 mm, așa cum a oferit aceasta.

Prin urmare, neîndeplinirea cerinței privind omologarea de tip conduce la declararea ofertei [redacted] ca fiind neconformă.

d. Nerespectarea cerinței privind soluția de încărcare rapidă oferită

Conform documentației de atribuire, „pentru autobuzele electrice prevăzute cu sistem superior de încărcare rapidă, prin pantograf sau echivalent” se acordă punctajul maxim de 8 puncte.

Conform rezultatului procedurii, a primit pentru factorul de evaluare soluția de încărcare rapidă ofertată 8 puncte, adică a oferit un autobuz electric ce se încarcă cu pantograf.

Or, nu deține un autobuz de 10 m, cu încărcare rapidă cu pantograf care să fie omologat, astfel că nu respectă această cerință din documentația de atribuire.

e. Nerespectarea cerinței privind puterea efectivă de încărcare a stației rapide

Conform punctajului acordat, a oferit cea mai mare putere de încărcare a stației rapide, respectiv o valoare de 780 kw.

Or, un autobuz de 10 m nu ar fi putut absorbi o valoare atât de mare a puterii de încărcare, astfel că nu se poate considera că oferta este conformă sub acest aspect, în realitate neputând avea o putere de încărcare atât de mare, raportat și la o masă a bateriei sub 2000 kg.

f. Prețul oferit este neobișnuit de mic

f.1. Includerea costurilor privind garanția extinsă

Conform documentației de atribuire, „*nr. min. de ani pentru garanția extinsă este de 1 an sau 100.000 km, an suplimentar perioadă de garanție obligatorie, iar nr. max. este de 5 ani sau 500.000 km, suplimentar perioadă de garanție obligatorie.*”

Pentru o garanție extinsă mai mare sau egală cu 5 ani, se acordă punctajul maxim alocat de 6 puncte”.

Aplicând algoritmul de calcul al punctajului pentru acest factor de evaluare, rezultă că a oferit o garanție extinsă, suplimentară, de 3 ani. Conform documentației de atribuire, garanția obligatorie este de 5 ani.

Așadar, a oferit o garanție totală de 8 ani.

Valoarea totală estimată a contractului aferent lotului I este de 54.500.000 lei, fără TVA, în acest preț incluzându-se *costurile a 24 de autobuze, 7 stații de încărcare rapidă și 24 de stații de încărcare lentă.*

Conform ofertei financiare, a oferit prețul total de 47.280.008 lei, fără TVA, respectiv aproximativ 9.648.981 euro.

Acest preț include, așa cum am precizat, costul autobuzelor, al stațiilor de încărcare, dar și al garanției extinse, inclusiv al bateriilor ce se vor înlocui după durata lor de viață de 5-7 ani, care rezultă din chiar documentația de atribuire.

a oferit o garanție totală de 8 ani, ceea ce înseamnă cel puțin o înlocuire a bateriei fiecărui autobuz, adică, pentru lotul I, 24 de baterii noi.

Costul unei baterii este în jurul sumei de 120.000 euro.

Costul pe piață al unor stații de încărcare rapidă și lentă care au puterea de încărcare chiar mai mică decât cea oferită de este în jurul valorii de 220.000-250.000 euro.

În acest context, costul celor $24+7=31$ stații este de aproximativ 6.820.000 euro ($31 \text{ stații} \times 220.000 \text{ euro}$).

Costul a 24 de baterii este de $24 \text{ baterii} \times 120.000 = 2.880.000 \text{ euro}$.

Rezultă, așadar, că a avut în vedere un cost al autobuzelor electrice de $9.648.981 \text{ euro} - 6.820.000 \text{ euro} - 2.880.000 \text{ euro} = -51.109 \text{ euro}$.

În concluzie, oferta financiară a nu se corelează cu datele tehnice pe care le-a oferit, neputând oferi o garanție extinsă de 3 ani.

Și dacă am presupune că nu ar fi înlocuite bateriile după perioada lor de viață de 7 ani, în interiorul perioadei de garanție extinsă de 8 ani, costul unui autobuz ar fi de $(9.648.981 \text{ euro} - 6.820.000 \text{ euro}) / 24 \text{ autobuze} = 117.874 \text{ euro}$, ceea ce este mult sub prețul pieței și nu se poate susține (valoare oricum diferită de valoarea autobuzelor oferite în celelalte loturi).

La momentul analizei ofertei depuse de autoritatea contractantă avea obligația de a verifica veridicitatea documentelor depuse de precum și certitudinea de îndeplinire a acestui criteriu. Simpla mențiune, într-o declarație a că va respecta cerința din documentația de atribuire privind garanția suplimentară de 3 ani nu atrage de plano acordarea punctajului maxim, fără a avea în vedere și capacitatea efectivă de îndeplinire a acestui criteriu.

f.2. Includerea costurilor privind puterea de încărcare efectivă a stațiilor de încărcare

Conform documentației de atribuire, „*pentru cea mai mare putere efectivă de încărcare furnizată de stația de încărcare rapidă oferită, se acordă punctajul maxim de 8 puncte*”.

Conform rezultatului procedurii aferent lotului I, [redacted] a primit punctajul maxim la acest factor de evaluare, respectiv 8 puncte.

Prin urmare, rezultă că [redacted] a oferit cea mai mare putere efectivă de încărcare furnizată de stația de încărcare rapidă.

Acest factor de evaluare este în strânsă legătură cu masa bateriei și partea financiară a ofertei.

Așa cum am precizat și mai sus, cu cât puterea de încărcare a stației rapide este mai mare, cu atât și masa bateriei este mai mare.

De vreme ce [redacted] a oferit cea mai mare putere efectivă de încărcare a stației rapide, peste 780 kw (calculat raportat la punctajele primite de oferta subscrisei și oferta [redacted]), rezultă că masa nu putea fi sub 2000 kg.

În acest sens, arătăm că bateriile de tip Li-ION, utilizate la stațiile de încărcare, au o densitate a puterii în jurul valorii de 500W/kg. Or, de vreme ce BMC a oferit o putere de încărcare de 780 kw, rezultă că masa bateriei ar trebuie să fie $2 \times 780 \text{kw} / 500 = 3.120 \text{ kg}$, deci mai mare decât cele 2.000 kg stabilite în documentația de atribuire.

Mai mult decât atât, o putere mai mare de încărcare a stației se reflectă și în preț, cu cât puterea este mai mare, cu atât costul stației este mai mare.

Or, [redacted] a oferit cel mai mic preț, luând în calcul atât costurile de producție ale autobuzului electric, ale stației de încărcare rapidă și lentă, a garanției extinse, a altor costuri și a marjei sale de profit.

În mod evident că oferta BMC nu poate fi susținută de valorile indicate.

Conform art. 189 din Legea nr. 98/2016, „Autoritatea contractantă nu are dreptul de a utiliza factori de evaluare care să conducă la o libertate de apreciere nelimitată.

(2) În sensul alin. (1), factorii de evaluare utilizați de autoritatea contractantă trebuie să asigure o concurență reală între operatorii economici și să fie însoțiți de prevederi care să permită verificarea efectivă a informațiilor furnizate de către ofertanți, în scopul aplicării factorilor de evaluare.

(3) Atunci când consideră necesar, autoritatea contractantă verifică exactitatea informațiilor și dovezilor furnizate de ofertanți”.

Având în vedere că, potrivit art. 189 alin. 3 din Legea nr. 98/2016, factorii de evaluare trebuie să asigure o concurență reală între operatorii economici și să

fie însoțiți de prevederi care să permită verificarea efectivă a informațiilor furnizate de către ofertanți, rezultă evident obligația autorității contractante de a verifica nu numai informațiile furnizate de ofertanți, ci și conformitatea acestora cu realitatea.

Art. 215 alin. 5 din Legea nr. 98/2016 definește oferta neconformă ca fiind acea ofertă care „nu respectă cerințele prezentate în documentele achiziției, a fost primită cu întârziere, prezintă indicii de înțelegeri anticoncurențiale sau corupție sau a fost considerată de autoritatea contractantă ca fiind neobișnuit de scăzută”.

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

Conform art. 26 alin. 10 din Legea nr. 101/2016, „Consiliul nu poate decide atribuirea contractului către un anumit operator economic, cu excepția situației în care acesta a fost desemnat de autoritatea contractantă sau calitatea sa de ofertant câștigător rezultă din informațiile cuprinse în dosarul de soluționare a contestației.”

Având în vedere că oferta subscrisei întrunește toate cerințele din documentația de atribuire, fiind conformă, rezultă că se impune atribuirea contractului subscrisei, din informațiile cuprinse în dosarul de achiziție rezultând calitatea noastră de ofertant câștigător.

2. Accesul la documentele dosarului

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

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

De asemenea, potrivit art. 18 alin. 2 din Legea nr. 101/2016, „Autoritatea contractată are obligația de a transmite Consiliului, în termenul prevăzut la alin. (1), o copie a dosarului achiziției publice, achiziției sectoriale sau al concesiunii, precum și dovada înaintării punctului de vedere către contestator și orice documente considerate edificatoare, cu excepția anunțurilor de participare publicate în SEAP și a documentației de atribuire, atunci când aceasta este disponibilă și poate fi descărcată direct din SEAP”.

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

Aspecte procedurale:

Cauțiunea: conform art. 61¹ alin. 1 lit. b) din Legea nr. 101/2016, cuantumul cauțiunii este de 880.000 lei, anexând în acest sens dovada constituirii cauțiunii.

Probe: înscrisurile din dosarul de achiziție.

Calitatea de reprezentant: potrivit art. 151 alin. 2 NCPC, dovada calității de reprezentant, respectiv împuternicirea avocațială emisă în baza contractului de asistență juridică nr. 2874194/21.07.2021 este anexată prezentei.

Cheltuieli de judecată: în aplicarea art. 453 alin. 1 NCPC, ne rezervăm dreptul de a face dovada cheltuielilor de judecată conform art. 452 NCPC.

Judecata în lipsă: conform art. 411 alin. (1) pct. 2 NCPC, solicităm judecarea cauzei și în lipsă.