



str. Stavropoleos nr. 6, sectorul 3, București, România, CP 030084, CIF 20329980,
tel. +40-21-3104641, tel. +40-21-3104670, fax. +40-21-3104642,
e-mail: office@cnscl.ro, www.cnscl.ro, http://portal.cnscl.ro

44333
Nr. /1941, 1942, 1943,
1944/C8/.....23.08.2021

**MINISTERUL DEZVOLTĂRII,
LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI
ADMINISTRAȚIEI**

Bucuresti, SECTOR 5, bd. Libertății nr. 16

MINISTERUL DEZVOLTĂRII,
LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI
REGISTRATURĂ 3
INTRARE/IESIRE Nr. 102695
Ziua 26 Luna 08 Anul 2021

În conformitate cu dispozițiile art. 27 alin. (8) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, vă transmitem alăturat Decizia nr. 1869/C8/1941, 1942, 1943, 1944/23.08.2021, pentru soluționarea contestațiilor înregistrate la CNSC cu nr. 39594/29.07.2021, 39595/29.07.2021 și nr. 39597/29.07.2021, 39598/29.07.2021.

**PREȘEDINTE,
Florentina DRĂGAN**



100

100

100

100



În conformitate cu prevederile art. 14 alin. (2) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr. 1869/C8/1941, 1942, 1943, 1944

Data: 23.08.2021

Prin contestațiile nr. 07-3057/29.07.2021, nr. 07-3058/29.07.2021, nr. 07-3059/29.07.2021 și nr. 07-3060/29.07.2021, înregistrate la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 39594/29.07.2021, nr. 39595/29.07.2021, nr.39597/29.07.2021 și nr. 39598/29.07.2021, formulată de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ, cu sediul social în Hasanaga Organize Sanayi Bolgesi, Sanayi Caddesi 16225 Niliifer/BURSA - Turcia și sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură la reprezentantul convențional Avocat Corina Ruxandra Popescu în București, str. Trifoi nr. 6, sector 3, împotriva rezultatului procedurii elaborat de către MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, DEZVOLTĂRII ȘI ADMINISTRATIEI, cu sediul în București, str. Libertății nr. 16, sector 5, în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului având ca obiect „ACHIZIȚIONAREA DE 70 AUTOBUZE ELECTRICE CU LUNGIMEA DE CIRCA 10 M DESTINATE TRANSPORTULUI PUBLIC URBAN DE CALATORI, OPERABILE ÎN CONDIȚII DE DEAL”- lot 1 „Achiziționarea de 24 autobuze electrice cu lungimea de cca 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de deal, pentru municipiul Iași”, lot 2 „Achiziționarea de 21 autobuze electrice cu lungimea de cca 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de deal, pentru municipiul Consiliul Județean Neamț”, lot 3 „Achiziționarea de 15 autobuze electrice cu lungimea de cca 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de deal, pentru municipiul Târgu Mureș” și lot 4 „Achiziționarea de 15 autobuze electrice cu lungimea de cca 10 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de deal, pentru municipiul Tulcea”, cod CPV principal 34144910-0 Autobuze electrice (Rev.2), s-a solicitat Consiliului să dispună:

La lot 1:

- anularea adresei nr. 87003/19.07.2021, prin care a fost comunicat rezultatul final al procedurii de atribuire;

- anularea deciziei prin care a fost declarată admisibilă și câștigătoare oferta depusă de BMC TRUCK & BUS SA, 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 BMC TRUCK & BUS SA;

- anularea parțială a raportului procedurii, cu privire la rezultatul asupra ofertei BMC TRUCK & BUS SA;

- atribuirea contractului de achiziție publică contestatoarei, în temeiul art. 26 alin. (10) teza a doua din Legea nr. 101/2016, având în vedere că din actele dosarului rezultă că oferta KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ (clasată pe locul 2) este câștigătoare și admisibilă.

La lot 2:

- anularea adresei nr. 87014/19.07.2021, prin care a fost comunicat rezultatul final al procedurii de atribuire;

- anularea deciziei prin care a fost declarată admisibilă și câștigătoare oferta depusă de BMC TRUCK & BUS SA, 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 BMC TRUCK & BUS SA;

- anularea parțială a raportului procedurii, cu privire la rezultatul asupra ofertei BMC TRUCK & BUS SA;

- atribuirea contractului de achiziție publică contestatoarei, în temeiul art. 26 alin. 10 teza a doua din Legea nr. 101/2016, având în vedere că din actele dosarului rezultă că oferta KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ (clasată pe locul 2) este câștigătoare și admisibilă.

La lot 3:

- anularea adresei nr. 870022/19.07.2021, prin care a fost comunicat rezultatul final al procedurii de atribuire;

- anularea deciziei prin care a fost declarată admisibilă și câștigătoare oferta depusă de BMC TRUCK & BUS SA, 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 BMC TRUCK & BUS SA;

- anularea parțială a raportului procedurii, cu privire la rezultatul asupra ofertei BMC TRUCK & BUS SA;

- atribuirea contractului de achiziție publică contestatoarei, în temeiul art. 26 alin. 10 teza a doua din Legea nr. 101/2016, având în vedere că din actele dosarului rezultă că oferta KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ (clasată pe locul 2) este câștigătoare și admisibilă.

La lot 4:

- anularea adresei nr. 87034/19.07.2021, prin care a fost comunicat rezultatul final al procedurii de atribuire;

- anularea deciziei prin care a fost declarată admisibilă și câștigătoare oferta depusă de BMC TRUCK & BUS SA, 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 BMC TRUCK & BUS SA;

- anularea parțială a raportului procedurii, cu privire la rezultatul asupra ofertei BMC TRUCK & BUS SA;

- atribuirea contractului de achiziție publică contestatoarei, în temeiul art. 26 alin. 10 teza a doua din Legea nr. 101/2016, având în vedere că din actele dosarului rezultă că oferta KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ (clasată pe locul 2) este câștigătoare și admisibilă.

Prin cererile de intervenție fără număr de înregistrare din data de 09.08.2021, înregistrate la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 41405/09.08.2021, nr. 41406/09.08.2021, nr. 41407/09.08.2021 și nr. 41409/09.08.2021 formulate de BMC TRUCK & BUS SA, cu sediul în comuna Ciorogârla, satul Ciorogârla, șos. București nr. 24, județul Ilfov și sediul ales în vederea comunicării actelor de procedură la Duțu și Ochea - S.C.P.A. în București, str. It. av. Șerban Petrescu nr. 20, et. 1, sector 1, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului cu nr. J23/190/2002, având CUI 14442959, atribut fiscal RO, reprezentată legal de președintele consiliului de administrație Sinan Kilic și convențional de avocat Vlad-Victor Ochea, s-a solicitat Consiliului să dispună:

La lot 1:

- admiterea, în principiu, a cererii de intervenție accesorie;

- admiterea cererii de intervenție accesorie și respingerea contestației formulată de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ ca nefondată.

La lot 2:

- admiterea în principiu a cererii de intervenție accesorie;

- admiterea excepției conexității și conexarea dosarului nr. 1942/C8/2021 la dosarul nr. 1941/C8/2021;

- admiterea cererii de intervenție accesorie și respingerea contestației formulată de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ ca nefondată.

La lot 3:

- admiterea în principiu a cererii de intervenție accesorie;

- admiterea excepției conexității și conexarea dosarului nr. 1943/C8/2021 la dosarul nr. 1941/C8/2021;

- admiterea cererii de intervenție accesorie și respingerea contestației formulată de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ ca nefondată.

La lot 4:

- admiterea în principiu a cererii de intervenție accesorie;
- admiterea excepției conexității și conexarea dosarului nr. 1944/C8/2021 la dosarul nr. 1941/C8/2021;
- admiterea cererii de intervenție accesorie și respingerea contestației formulată de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.Ş. ca nefondată.

Pentru a se asigura pronunțarea unei soluții unitare, Consiliul a procedat la conexarea contestațiilor formulate în cadrul aceleiași proceduri de atribuire, în conformitate cu dispozițiile art. 17 alin. (2) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, cu modificările și completările ulterioare.

Contestațiile și cererile de intervenție vor fi soluționate împreună, având în vedere dispozițiile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, precum și prevederile art. 67 alin. (1) din Codul de procedură civilă.

Procedura de soluționare în fața Consiliului s-a desfășurat în scris.

CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR asupra cauzei de față, constată următoarele:

I. Prin contestațiile formulate de către KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.Ş se solicită cele menționate în partea introductivă a deciziei, motivat de faptul că, în aprecierea sa ofertele depuse de BMC TRUCK & BUS SA, la cele 4 loturi, ar fi trebuit respinse, ca inadmisibile.

În susținere, prezintă următoarele:

1. Motive pentru care oferta declarată câștigătoare este inadmisibilă, la cele 4 loturi, sub aspectul neconformității:

Contestatoarea arată că oferta declarată câștigătoare este neconformă, întrucât aceasta nu respectă documentele achiziției și s-a oferat un preț neobișnuit de scăzut.

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

Contestatoarea precizează că potrivit rezultatului procedurii aferent lotului I, BMC TRUCK & BUS SA a primit 8 puncte pentru factorul lățime totală a ușilor pentru călători, cu toate că aceasta ar fi oferat o lățime totală a ușilor de peste 6.700 mm, adică 6,7 m dintr-un autobuz de 10 m.

Astfel, consideră că BMC TRUCK & BUS SA 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, susține că lățimea ușilor duble este de 1.200 mm, însă lățimea totală pe care acestea o ocupă este de 1.400 mm, astfel încât, luând în calcul și cabina șoferului și zona din spate a autobuzelor, lungimea depășește cu ușurință 10 m.

De asemenea, susține că lățimea totală a ușilor ofertată de TRUCK & BUS SA 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.

Totodată, arată că scaunele nu pot fi poziționate decât pe partea stângă, rezultă că nu pot fi decât cel mult 10 m:1, 1m=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”.

Concluzionând, susține 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:

Contestatoarea susține că acest factor este în strânsă legătură cu puterea de încărcare a stației rapide și implicit cu prețul oferit.

Menționează că potrivit rezultatului procedurii, BMC TRUCK & BUS SA a oferit cea mai mare putere de încărcare a stației rapide, însă a oferit o baterie sub 2000 kg.

În acest context, consideră 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:

Autoarea contestației susține că BMC TRUCK & BUS SA nu deține omologare pentru autobuzele de 10 m, iar în dovedirea experienței similare, BMC a făcut trimitere la contractul de achiziție publică încheiat cu UAT Suceava, însă acesta viza autobuze de 12 m, nu de 10 m.

Concluzionând, susține că neîndeplinirea cerinței privind omologarea de tip conduce la declararea ofertei BMC ca fiind neconformă.

d. Nerespectarea cerinței privind soluția de încărcare rapidă ofertată:

Contestatoarea arată că potrivit rezultatului procedurii, BMC a primit pentru factorul de evaluare soluția de încărcare rapidă ofertată 8 puncte, adică a oferit un autobuz electric care se încarcă cu pantograf, or, aceasta 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:

Arată că potrivit punctajului acordat, BMC TRUCK & BUS SA 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 acesteia 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.

Cu referire la loturile 2, 3 și 4, Consiliul reține că sunt formulate critici comune cu cele de la lotul 1, menționate mai sus la punctele a, b, c, d, e.

f. Prețul ofertat este neobișnuit de mic:

- La lotul 1:

f.1. Includerea costurilor privind garanția extinsă

Susține că potrivit ofertei financiare, BMC a oferit prețul total de 47.280.008 lei, fără TVA, respectiv aproximativ 9.648.981 euro, acest preț incluzând, 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 documentația de atribuire.

Mai susține că BMC 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 fiind în jurul sumei de 120.000 euro, iar costul a 24 de baterii este 2.880.000 euro.

Concluzionând, susține că BMC a avut în vedere un cost al autobuzelor electrice de 9.648.981 euro-6.820.000 euro-2.880.000 euro=-51.109 euro, astfel, consideră că, oferta acesteia nu se corelează cu datele tehnice pe care le-a ofertat, aceasta neputând oferi o garanție extinsă de 3 ani.

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

Arată că potrivit rezultatului procedurii aferent lotului 1, BMC a primit punctajul maxim la acest factor de evaluare, respectiv 8 puncte, rezultând că a ofertat cea mai mare putere efectivă de încărcare furnizată de stația de încărcare rapidă.

În acest sens, arată 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 ofertat o putere de încărcare de 780 kw, rezultă că masa bateriei ar trebuie să fie $2*780kw/500=3.120$ kg, deci este mai mare decât cele 2.000 kg stabilite în documentația de atribuire.

Mai mult decât atât, susține că BMC a ofertat cel mai mic preț, luând în calcul 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.

Astfel, menționează că oferta BMC nu poate fi susținută de valorile indicate.

Cu referire la loturile 2, 3 și 4, Consiliul reține că sunt formulate critici comune cu cele de la lotul 1, menționate mai sus la punctul **f.2.**

f.1. Prețul ofertat este neobișnuit de mic, la lotul 2:

Susține că potrivit ofertei financiare, BMC a oferit prețul total de 41.369.993 lei, fără TVA, respectiv aproximativ 8.442.855 euro, acest preț incluzând, 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.

Mai susține că BMC 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 fiind în jurul sumei de 120.000 euro, iar costul a 24 de baterii este 120.000 euro.

Concluzionând, susține că BMC a avut în vedere un cost al autobuzelor electrice de 8.442.855 euro-6.160.00 euro-2.520.000 euro= -237.145 euro, astfel, consideră că, oferta financiară a ofertantului declarat câștigător nu se corelează cu datele tehnice pe care le-a oferit, aceasta neputând oferi o garanție extinsă de 3 ani.

f.1. Prețul oferit este neobișnuit de mic, la lotul 3:

Includerea costurilor privind garanția extinsă

Susține că potrivit ofertei financiare, BMC a oferit prețul total de 29.549.995 lei, fără TVA, respectiv aproximativ 6.030,611 euro, acest preț incluzând, 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.

Mai susține că BMC a oferit o garanție totală de 8 ani, ceea ce înseamnă cel puțin o înlocuire a bateriei fiecărui autobuz, adică, pentru lotul III, 15 de baterii noi, costul unei baterii fiind în jurul sumei de 120.000 euro, iar costul a 15 de baterii este 1.800.000 euro.

Concluzionând, susține că BMC a avut în vedere un cost al autobuzelor electrice de 6.030.611 euro-4.400.00 euro-1.800.000 euro= -169.389 euro.

Astfel, consideră că, oferta financiară a ofertantului declarat câștigător nu se corelează cu datele tehnice pe care le-a oferit, aceasta neputând oferi o garanție extinsă de 3 ani.

f.1. Prețul oferit este neobișnuit de mic, la lotul 4:

f.1. Includerea costurilor privind garanția extinsă

Susține că potrivit ofertei financiare, BMC a oferit prețul total de 19.700.000 lei, fără TVA, respectiv aproximativ 4.020.408 euro, acest preț incluzând, 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.

Mai susține că BMC a oferit o garanție totală de 8 ani, ceea ce înseamnă cel puțin o înlocuire a bateriei fiecărui autobuz, adică, pentru lotul IV, 10 baterii noi, costul unei baterii fiind în jurul sumei de 120.000 euro, iar costul a 10 de baterii este 1.200.000 euro.

Concluzionând, susține că BMC a avut în vedere un cost al autobuzelor electrice de 4.020.408 euro-2.860.000 euro-1.200.000 euro= -35.592 euro.

Astfel, consideră că, oferta financiară a ofertantului declarat câștigător nu se corelează cu datele tehnice pe care le-a oferit, aceasta neputând oferi o garanție extinsă de 3 ani.

2. Accesul la documentele dosarului

Contestatoarea invocă dispozițiile art. 19 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, solicitând accesul la dosarul constituit pe rolul Consiliului,

urmând să completeze/precizeze susținerile în funcție de informațiile rezultate din documentele dosarului.

Prin punctul de vedere nr. 93365/03.08.2021, înregistrat la Consiliu cu nr. 40193/03.08.2021, autoritatea contractantă a solicitat respingerea contestațiilor KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ, ca nefondate, la cele 4 loturi.

Preliminar, precizează faptul că ANAP a emis Decizia de verificare nr. 7971/01.10.2021, prin care procedura de atribuire a fost selectată în vederea exercitării controlului ex-ante.

Cu privire la rezultatul procedurii de atribuire, menționează că ANAP a emis avizul conform necondiționat nr. 10044/14484CN1024824/AC/15.07.2021.

Referitor la motivele concrete avute în vedere de contestatoare, înțelege să le combată punctual astfel:

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

Aceasta susține că, din analiza celor precizate de contestatoare, rezultă faptul că aceasta își motivează contestația pe o presupunere, nicidecum certitudine, astfel, în mod eronat, susține că autoritatea contractantă a admis o ofertă care pentru factorul de evaluare "lățimea totală a ușilor", ar fi oferit o lățime de peste 6.700 mm, adică 6,7 m dintr-un autobuz de 10 m.

Față de susținerile contestatoarei, autoritatea contractantă arată faptul că acestea sunt total nefondate și eronate în raport cu informațiile analizate de comisia de evaluare.

Astfel, arată că ofertantul declarat câștigător nu a oferit o lungime de „peste 6.700 mm” așa cum susține contestatoarea, valoarea oferită fiind în strânsă corelare cu modul de amplasare al scaunelor în autobuzul oferit, iar, prin raportare la factorul de evaluare "număr de călători transportați pe scaune", a îndeplinit strict cerința minimă a caietului de sarcini, motiv pentru care a obținut „0” puncte.

b) Nerespectarea cerinței privind masa bateriei:

Reiterează faptul că din analiza susținerilor contestatoarei, rezultă faptul că aceasta își motivează contestația pe o presupunere, nicidecum certitudine.

Astfel, arată că în mod vădit eronat, contestatoarea susține că autoritatea contractantă a admis o ofertă care „a oferit cea mai mare putere de încărcare a stației rapide, însă a oferit o baterie cu 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”.

Față de susținerile contestatoarei, autoritatea contractantă arată faptul că acestea sunt total nefondate, profund eronate în raport cu informațiile analizate de comisia de evaluare.

Astfel, arată că ofertantul declarat câștigător nu a oferit o baterie a cărei masă depășește cerința minimă a caietului de sarcini, valoarea oferită fiind în strânsă corelare cu stațiile de încărcare oferite.

c) Nerespectarea cerinței privind documentația de omologare:

Astfel, arată că, în mod vădit eronat, contestatoarea susține că autoritatea contractantă a admis oferta unui ofertant care "nu deține omologare pentru autobuzele de 10 m ... În plus, BMC 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 BMC ca fiind neconformă".

Față de aceste susțineri, arată faptul că sunt total nefondate, profund eronate în raport cu informațiile analizate de comisia de evaluare.

Astfel, precizează că ofertantul declarat câștigător a prezentat certificatul de omologare de tip CE, astfel cum a fost solicitat prin caietul de sarcini.

d) Nerespectarea cerinței privind soluția de încărcare rapidă:

Reiterează faptul că din analiza susținerilor contestatoarei, rezultă faptul că aceasta își motivează contestația pe o presupunere, nicidecum certitudine.

Precizează că, în mod vădit eronat, contestatoarea susține că autoritatea contractantă a admis oferta unui ofertant care "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", fără să aducă argumente în acest sens, aceste susțineri fiind profund eronate în raport cu informațiile analizate de comisia de evaluare.

Astfel, arată că ofertantul declarat câștigător a prezentat soluția de încărcare rapidă prin pantograf, astfel cum a fost solicitat prin caietul de sarcini.

e) Nerespectarea cerinței privind puterea efectivă de încărcare a stației rapide:

Precizează că susținerile acesteia sunt total nefondate, profund eronate în raport cu informațiile analizate de comisia de evaluare.

Astfel, arată că ofertantul declarat câștigător, nu a oferit o stație de încărcare rapidă având puterea de 780 kw, după cum susține contestatoarea, valoarea oferită fiind în strânsă corelare cu bateria oferită.

f) Prețul oferit este neobișnuit de mic:

f.1) Includerea costurilor privind garanția extinsă:

f.2) Includerea costurilor privind puterea de încărcare a stațiilor de încărcare:

Arată faptul că membrii comisiei de evaluare au solicitat ofertantului câștigător, pentru fiecare lot, justificarea prețului aparent neobișnuit de

scăzut, cu toate că oferta prezentată s-a încadrat în intervalul 85,96-86,75% din valoarea estimată.

Mai arată că prin răspuns, ofertantul declarat câștigător, pe lângă soluțiile tehnice adoptate menite să asigure un produs calitativ, a prezentat o calculație de preț în care a prevăzut inclusiv prețul autobuzului oferit cu 8 ani garanție pentru întregul vehicul, precum și prețurile pentru stațiile de încărcare cu 5 ani garanție.

De asemenea, menționează faptul că, în privința modului de calcul al punctajelor acordate, comisia de evaluare a avut în vedere faptul că factorii de evaluare sunt asociați unei/unor extinderi a cerinței/cerințelor minime obligatorii stabilite prin caietul de sarcini, avantajul urmărit fiind în corelație cu valori superioare ale cerințelor minime ce fac obiectul factorilor de evaluare, față de nivelul minim ce trebuie îndeplinit pentru ca propunerea tehnică să fie declarată conformă.

Cu privire la oferta contestatoarei, având în vedere faptul că pentru toate cele 4 loturi a prezentat o soluție tehnică unitară și ținând cont de necesitatea menținerii confidențialității ofertelor prezentate în procedură, prezintă modul de calcul al punctajelor acordate de membrii comisiei de evaluare, cu mențiunea faptului că acesta a fost aplicat în mod unitar pentru toți ofertanții.

Prin cererile de intervenție accesorii, BMC TRUCK & BUS SA a solicitat cele menționate în partea introductivă a deciziei.

I. Admisibilitatea în principiu a cererilor de intervenție accesorii.

Arată că, pe de o parte, are un interes propriu și actual, iar, pe de altă parte, există o strânsă legătură între contestațiile formulate de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.Ş. și cererile de intervenție.

II. Lipsa caracterului fondat al contestațiilor

Intervenienta susține că ofertele sale, la cele 4 loturi, sunt admisibile și, prin urmare, conforme, fiind declarate câștigătoare în urma aplicării criteriului de atribuire, iar criticile contestatoarei nu se pot înscrie în niciuna dintre cele două ipoteze prevăzute de art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016.

a. Lățimea totală a ușilor și numărul minim de călători pe scaune

Aceasta arată că *numărul de uși și lățimea totală a acestora sunt menționate în propunerea sa tehnică la p. 4, pct. 4 Descrierea generală constructivă a autobuzelor electrice, p. 18, pct. 7.10 Ușile de acces, p. 58, Anexa 1 Centralizator parametri tehnici minimali și maximali și sunt susținute de documentele emise de producător, anexate ofertei.*

Mai arată că la fel este situația și în privința numărului minim de călători pe scaune.

Susține că, capacitatea de transport este declarată în propunerea sa tehnică la p. 4, pct. 4, Anexa 1 și este susținută de documentele emise de producător.

Sub aspectul dimensiunilor exterioare, precizează că autobuzul trebuie să aibă lungimea totală de minim 9.500 mm, respectiv maxim 10.850 mm, iar nu maxim 10 m, așa cum susține contestatoarea.

b. Masa bateriei

Aceasta arată că, în conformitate cu cerințele cuprinse în caietul de sarcini, masa bateriei este indicată în propunerea sa tehnică la p. 11, pct. 7.1.2 Bateriile electrice, p. 58, Anexa 1 Centralizator parametri tehnici minimali și maximali, iar la p. 520 sunt prezentate tipul pachetului de baterii, dimensiunile acestuia, greutatea, compunerea sistemului de baterii, masa sistemului de baterii, parametrii unui pachet de baterii, parametrii sistemului de baterii și capacitatea maximă de încărcare a sistemului de baterii.

Prin urmare, susține că, contrar celor susținute de contestatoare, masa bateriei ofertate este mai mică de 2.000 kg, înscriindu-se în limita impusă prin caietul de sarcini.

Față de corelația făcută de contestatoare între masa bateriei și capacitatea de absorbție, puterea de încărcare etc, învederează următoarele:

- nu există nicio formulă de calcul care să descrie o relație matematică între masa bateriilor și puterea de încărcare;
- cunoscând puterea maximă de încărcare a bateriilor, nu se poate preciza și nici nu se poate calcula masa acestora și invers;
- puterea maximă de încărcare a bateriilor depinde de caracteristicile tehnice interne ale bateriei, tehnologia de fabricație, materialele utilizate pentru producerea reacțiilor chimice prin care se stochează și se eliberează energia electrică și este în funcție de parametrii sistemului de baterii;
- producătorul este cel care alege tipul, numărul și caracteristicile tehnice (raportul energie/masă etc.) ale bateriilor electrice ce echipează autobuzele electrice;
- parametrii sistemului de baterii din echiparea autobuzului ofertat permit, în condiții de siguranță totală și fără nicio restricție, puterea de încărcare rapidă precizată în propunerea tehnică.

c. Documentația de omologare

Intervenienta susține că ofertele sale au fost înaintate cu respectarea tuturor cerințelor din caietul sarcini.

Menționează că la pct. 2 din propunerea tehnică se arată că autobuzele electrice au omologare de tip acordată de autoritățile competente din statele membre ale UE, în categoria M3, clasa I, în baza Directivei cadru 2007/46/CE.

Mai menționează că și-a luat angajamentul (p. 191 din propunerea tehnică) ca, în cazul în care oferta sa va fi declarată câștigătoare, să prezinte toate documentele necesare pentru obținerea numărului național de registru, a cărții de identitate a autovehiculului, pe cheltuiala și riscul său, fără obligații din partea beneficiarului.

Arată că nici susținerile contestatoarei în legătură cu experiența similară nu sunt fondate, aceasta arătând că cele 25 de autobuze electrice vândute și livrate municipiului Suceava dovedesc experiența similară, toate aceste autobuze fiind similare celor oferite în cadrul procedurii

organizate de MINISTERUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE SI ADMINISTRAȚIEI.

d. Soluția de încărcare rapidă

Sușține că în propunerea sa tehnică, la p. 13-14, este prezentată în detaliu soluția de încărcare rapidă, la p. 59, *Anexa 1 - Centralizator parametrii tehnici minimali și maximali*, este menționată soluția de încărcare rapidă, iar descrierea caracteristicilor tehnice date de producător se găsește la p. 324-335.

e. Puterea efectivă de încărcare a stației rapide

Intervenienta susține că la p. 13 din propunerea tehnică este indicată puterea sistemului de încărcare rapidă oferit, superioară celei de 150 Kw, confirmată de producător.

f. Pretinsul caracter neobișnuit de scăzut al propunerii financiare

Aceasta arată că prețul oferit pentru fiecare dintre cele patru loturi (47.280.008 lei + TVA pentru lotul I, 41.369.993 lei + TVA pentru lotul II, 29.549.995 lei + TVA pentru lotul III și 19.700.000 lei + TVA pentru lotul IV) reprezintă 86,75% din valoarea estimată pentru lotul I, 85,96% din valoarea estimată pentru lotul II, 85,96% din valoarea estimată pentru lotul III și 86,59% din valoarea estimată pentru lotul IV.

Prin urmare, susține că nu poate exista niciun dubiu asupra realității, fermității și seriozității prețurilor sale și nici asupra posibilității de a îndeplini contractele atribuite.

Intervenienta precizează că, contestatoarea nu face nicio deosebire între prețul unei stații de încărcare lentă și prețul unei stații de încărcare rapidă, fapt care, probabil, explică prețurile exorbitante practicate.

Aceasta consideră că nu prețul său este nereserios, ci prețul contestatoarei este mult prea mare și nu a constituit o problemă câtă vreme participă la licitații singură.

Mai arată că invocarea art. 189 din Legea nr. 98/2016 este tardivă și, în subsidiar, nefondată.

În probațiune, sunt depuse, înscrisuri.

Precizează că a declarat în mod justificat că toate informațiile cuprinse în propunerea tehnică și în propunerea financiară, precum și răspunsurile la solicitările de clarificări privind prețul, sunt confidențiale/protejate de un drept de proprietate intelectuală.

Arată că se opune accesului contestatoarei la propunerea sa tehnică și financiară, precum și la răspunsurile la solicitările de clarificări.

Prin adresele nr. 08-3205/12.08.2021, 08-3206/12.08.2021, 08-3207, 08-3208/12.08.2021, înregistrate la Consiliu cu nr. 42412/13.08.2021, 42414/13.08.2021, 42415/13.08.2021 și nr. 42417/13.08.2021 KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ a transmis documentele „Note scrise” solicitând admiterea contestațiilor, astfel cum au fost formulate și respingerea cererilor de intervenție accesorie.

Prin notele scrise se arată suplimentar, față de criticile formulate prin contestații că autoritatea contractantă a aplicat greșit algoritmul aferent

factorilor de evaluare „lățimea totală a ușilor pentru călători” și „puterea efectivă de încărcare a stației rapide” și se solicită și anularea procedurii.

1. Nerespectarea cerinței privind documentația de omologare

Contestatoarea arată că prin contestație a invocat că BMC nu deține omologare pentru autobuzele de tip 10 m, cu încărcare rapidă cu pantograf.

Susține că așa cum rezultă din caietul de sarcini, se face distincția între omologare de tip și omologare pentru versiunea/varianta autobuzului pentru care exista omologare de tip.

Menționează că, în caietul de sarcini, este prevăzută obligația ca operatorul economic să prezinte certificatul de omologare de tip pentru autobuzul oferit din care să reiasă parametrii acestuia, printre care și lungimea.

Arată că numai dacă versiunea/varianta oferită nu era cuprinsă în certificatul de omologare de tip de 10 m, ofertantul avea posibilitatea de a depune la ofertare o Declarație-angajament prin care se obligă să prezinte, cu cel puțin 30 de zile înainte de livrarea primului autobuz electric, o extindere a omologării de tip ce va cuprinde în mod obligatoriu, varianta sau versiunea oferită.

Raportat la certificatul de omologare depus de ofertant, contestatoarea subliniază faptul că acesta nu vizează autobuzul de 10.800 mm, ci autobuzul de 12.070 mm (marca GRANTON tip GTZ6129BEVR, oferit și la alte licitații derulate în România, dar care aveau ca obiect autobuze de 12 m.

În acest sens, exemplifică cu procedura de atribuire organizată de Municipiul Craiova, conform anunț de participare CN 1023276/03.08.2020, care viza autobuze de 12 m, la care BMC a participat și a câștigat.

Contestatoarea arată că același tip de autobuz marca GRANTON tip GTZ6129BEVR a fost oferit și în prezenta procedură, fiind depus certificatul de omologare pentru autobuzul marca GRANTON tip GTZ6129BEVR, or, acest autobuz vizează modelul de 12 m, așa cum a reținut și Municipiul Craiova.

Susține că, ofertantul avea obligația de a depune un certificat de omologare pentru autobuzul tip 10 m, nu pentru un autobuz de alt tip, cum este cel de 12 m, tip GTZ6129BEVR.

Mai susține că declarația-angajament putea fi primită de către autoritatea contractantă numai în ipoteza în care BMC ar fi prezentat un certificat de omologare pentru un autobuz de circa 10 m.

În plus față de aceste argumente, arată că potrivit Certificatului European de omologare nr. E9*2007/46*6635*04 emis de IDIADA, pentru autobuzul de tip GTZ6129BEVR, numărul de identificare al autovehiculului (VIN no.) este L66CBFSK4L1000022, cifra 8 (caracterul al șaptelea din codul de identificare) reprezentând codul pentru lungimea vehiculului care este mai mare de 12000 mm.

Totodată, arată că potrivit declarației IDIADA, producătorul autobuzelor a solicitat extinderea omologării de tip 12 m și pentru autobuzele de tip de 10 m, iar extinderea omologării pentru autobuzele de tip de 10 m se va realiza până la data de 15.06.2021.

Concluzionând, susține că din dosarul achiziției rezultă că s-a depus un certificat de omologare pentru un autobuz de tip de 12 m, la momentul depunerii ofertei neexistând un autobuz de tip de 10 m omologat, ceea ce încalcă cerința din documentația de atribuire și conduce la declararea ofertei BMC ca fiind neconformă.

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

Arată că BMC a oferit o ușă dublă (cu două foi), de 1200 mm, și două uși pretins simple (dar tot cu două foi) de 1100 mm fiecare, rezultând astfel că nu s-a întrunit cerința privind cel puțin o ușă dublă și cel puțin o ușă simplă, de vreme ce toate ușile prezintă două foi, iar ușile cu două foi sunt uși duble, nu uși simple.

Contestatoarea susține că aplicând algoritmul de calcul, plecând de la valorile indicate de autoritatea contractantă în punctul de vedere, se poate determina lățimea totală a ușilor prezentate de BMC, dar cu toate acestea la pct. 4 din tabelul prezentat, autoritatea contractantă aplică în mod eronat algoritmul, încălcând astfel documentația de atribuire.

Menționează că autoritatea contractantă a precizat fără echivoc că pentru un număr suplimentar de călători transportați în picioare mai mare sau egal cu 20, se acordă punctajul maxim de 2,5 puncte, iar pentru următoarele valori se acordă punctajul astfel:

$P(n)$ -număr locuri suplimentare în picioare oferit ($nV20$ *punctaj maxim alocat.

Același algoritm este și pentru factorul privind numărul suplimentar de călători pe scaune.

Autoarea contestației susține că potrivit calculelor prezentate de autoritatea contractantă, rezultă că aceasta a aplicat în mod greșit algoritmul, ceea ce în mod evident a condus la denaturarea punctajului și la analiza ofertelor prezentate.

Mai mult, arată că efectuând în mod eronat punctajul, s-a încălcat documentația de atribuire întocmită, astfel ca se impune chiar anularea procedurii, de vreme ce nu există altă măsură de remediere în acest moment.

Concluzionând, susține că, potrivit punctului de vedere, autoritatea contractantă a aplicat un alt algoritm de calcul, neprecizat în documentația de atribuire, iar acest modul de calcul încalcă prevederile documentației de atribuire, fiind considerat clauză nescrisă.

În susținere, invocă decizia Consiliului nr. 975/C4/763/12.05.2021, depusă chiar de către intervenientul accesoriu.

3. Nerespectarea cerinței privind soluția de încărcare rapidă oferită

Autoarea contestației susține că în modalitatea de calcul prezentată de autoritatea contractantă rezultă că aceasta nu a introdus valoarea

puterii efective ofertate de contestatoare, de 300 kw, ci diferența dintre cerința minimă a acestui factor și valoarea prezentată de KARSAN.

Aceasta arată că aplicând în mod corect algoritmul, plecând de la valorile prezentate de autoritatea contractantă în tabel rezultă că BMC a oferit o putere efectivă de: $3,08=300$ (puterea efectivă ofertată de KARSAN/BMC (puterea maximă efectivă prezentată de BMC)*8 => BMC a oferit $300*8/3.08=780$ kw.

Aceasta precizează că acest factor se corelează în practică cu masa bateriei, în sensul că cu cât puterea efectivă de încărcare este mai mare, cu atât și masa bateriei trebuie să fie mai mare, pentru a putea absorbi puterea, însă, din punctul de vedere al algoritmului, punctajul acordat factorului de evaluare masa bateriei este independent de punctajul acordat factorului de evaluare puterea efectivă de încărcare.

Concluzionând, susține că rezultă în mod clar că autoritatea contractantă nu a efectuat o analiză coroborată a factorilor de evaluare, introducând în algoritm valori arbitrare, fără legătură cu algoritmul stabilit chiar de aceasta, ceea ce a condus la punctaje arbitrare, inconsecvente și nereale.

5. Prețul oferit este neobișnuit de mic

Contestatoarea își menține criticile formulate cu privire la prețul neobișnuit de scăzut, fiind imposibil ca BMC să fi oferit un autobuz viabil, în condițiile prezentate, așa cum rezultă din calculele matematice efectuate.

Față de cele prezentate de autoritatea contractată, respectiv aplicarea unui algoritm eronat, cu încălcarea documentației de atribuire, contestatoarea solicită, în temeiul art. 26 alin. 7 din Legea nr. 101/2016, „în cazul admiterii contestației, dacă se constată că nu pot fi dispuse măsuri de remediere care să permită continuarea legală a procedurii de atribuire, Consiliul dispune anularea procedurii de atribuire”.

Prin adresa fără număr de înregistrare și nedată, înregistrată la Consiliu cu nr. 42820/16.08.2021, BMC TRUCK & BUS SA a transmis documentul „Concluzii scrise” solicitând respingerea contestațiilor formulate de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ, ca neîntemeiate.

În prealabil, solicită Consiliului să aibă în vedere schimbarea sediului ales pentru comunicarea actelor de procedură la Societatea de Avocați Țuca Zbârcea & Asociații, cu sediul profesional în București, Șoseaua Nicolae Titulescu nr. 4-8, America House, Aripa de Vest, etaj 8.

I. Încălcarea de către KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ a dispozițiilor art. 21 alin .(3) din Legea nr. 101/2016.

Intervenienta arată că prevederile art. 21 alin. (3) din Legea nr. 101 /2016 interzic prezentarea unor noi motive de contestare și/sau formularea unor noi capete de cerere pe calea concluziilor scrise sau orale ori a precizărilor la contestație ulterior termenului legal de formulare a acesteia, sub sancțiunea respingerii acestora ca inadmisibile.

Aceasta susține că prin notele scrise, depuse ulterior studierii dosarului cauzei, se arată suplimentar, față de criticile formulate prin contestații că autoritatea contractantă a aplicat greșit algoritmul aferent factorilor de evaluare „lățimea totală a ușilor pentru călători” și „puterea efectivă de încărcare a stației rapide” și se solicită, pentru prima dată, anularea procedurii.

II. Sinteză a motivelor de respingere a contestațiilor

Cu titlu preliminar, intervenienta subliniază că, pentru asigurarea unei analize unitare și întrucât criticile de nelegalitate formulate în cazul tuturor celor patru loturi sunt identice, argumentele prezentate se vor referi la toate cele patru contestații.

A. Presupusul preț neobișnuit de scăzut

Intervenienta reiterează faptul că a livrat municipiului Suceava un număr de 25 de autobuze electrice similare pentru un preț reprezentând 80% din valoarea estimată a contractului de achiziție publică, ceea ce relevă caracterul serios al prețurilor oferite de BMC și neafectarea interesului autorității contractante de a obține executarea contractului și a principiilor transparenței și concurenței loiale. În susținere invocă art. 69 din Directiva 2014/24/UE.

Totodată, învederează că, potrivit jurisprudenței Curții de Justiție a Uniunii Europene, caracterul anormal de scăzut al unei oferte trebuie apreciat „în raport cu prestația”, astfel, autoritatea contractantă poate, atunci când analizează caracterul anormal de scăzut al unei oferte, să ia în considerare, în vederea garantării unei concurențe sănătoase, nu doar împrejurările enunțate la art. 37 alin. (2) din Directiva 92/50, ci și toate elementele relevante în raport cu prestația în cauză (Hotărârea din 29 martie 2012, cauza C-599/10, *SAG ELV Slovensko și alții*, EU:C:2012:191, punctele 29 și 30, Hotărârea din 18 decembrie 2014, C - 568/13, *Azienda Ospedaliero - Universitaria di Careggi - Firenze*, EU:C:2014:2466, punctul 50).

Concluzionând, susține că, autoritatea contractantă a realizat o evaluare legală și temeinică, în acord cu aspectele relevate anterior, hotărând în mod corect că prețul propus sau componente ale acestuia nu este/sunt neobișnuit de scăzut/scăzute în raport cu ce ar urma să fie livrat/prestat/executat de către BMC, prin urmare, și această critică de nelegalitate este nefondată.

B. Documentația de omologare

Intervenienta menționează că susținerile contestatoarei sub aspectul documentației de omologare sunt neîntemeiate atât sub aspect legislativ al termenilor de omologare (care reglementează tipul autovehiculului fără a impune cerințe referitoare la lungimea acestuia), cât și sub aspectul termenilor din caietul de sarcini (care prevede posibilitatea extinderii omologării înainte de livrarea autobuzelor).

Susține că a formulat oferta care vizează autobuzele electrice marca GRANTON, tip GTZ6129BEVR, varianta 11A1L, versiunea 1N21E1N6ANA, produse de ZONSON SMART AUTO CORPORATION, iar atașat ofertei se

regăsește certificatul de omologare de tip pentru vehicule CE (e9*2007/46*6635*04), care atestă faptul că autobuzele electrice marca GRANTON tip GTZ6129BEVR dețin omologare de tip acordată de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3 clasa 1 în baza Directivei cadru 2007/46/CE, astfel cum se solicită în caietul de sarcini.

Mai susține că tipul vehiculului nu se referă la lungimea acestuia sau "lungimea standard", după cum susține eronat contestatoarea.

De asemenea, precizează că în caietul de sarcini, se prevede în clar că dacă varianta sau versiunea ofertată conform cerințelor din caietul de sarcini nu se regăsește în certificatul de omologare prezentat, se permite o extindere a omologării de tip ce va cuprinde, în mod obligatoriu, varianta sau versiunea ofertată, nefiind impuse niciun fel de restricții/limitări pentru variantă sau versiune.

Astfel, arată că, în aceste condiții, în deplină conformitate cu cerințele din caietul de sarcini, BMC a oferit autobuzele electrice marca Granton tipul GTZ6129BEVR ce dețin omologare de tip UE în categoria M3 clasa 1, astfel cum se dovedește cu Certificatul de omologare de tip CE (e9*2007/46*6635*04) în varianta 11A1L și versiunea 1N21E1N6ANA.

C. Lățimea totală a ușilor și numărul minim de călători pe scaune

Arată că sub aspectul dimensiunilor exterioare, autobuzul trebuie să aibă lungimea totală de minim 9.500 mm, respectiv maxim 10.850 mm (pct. 6.3, p. 20 din caietul de sarcini), iar nu maxim 10 m, așa cum susține contestatoarea. În continuare, sunt reiterate susținerile prezentate în cererea de intervenție.

D. Masa bateriei - sunt reiterate susținerile prezentate în cererea de intervenție.

E. Soluția de încărcare rapidă - sunt reiterate susținerile prezentate în cererea de intervenție.

F. puterea efectivă de încărcare a stației rapide - sunt reiterate susținerile prezentate în cererea de intervenție.

În drept, sunt invocate dispozițiile art. 21 alin. (3) din Legea nr. 101/2016.

Prin adresa nr. 98571/16.08.2021, înregistrată la Consiliu cu nr. 42755/16.08.2021, MINISTERUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI a transmis documentul „Completarea punctului de vedere înregistrat la CNSC cu nr. 40193/03.08.2021” solicitând respingerea contestațiilor formulate de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ, ca nefondate și reține totodată inadmisibilitatea prezentării unor noi motive de contestare și/sau formularea unor noi capete de cerere pe calea concluziilor scrise.

Autoritatea contractantă susține că își menține punctul de vedere nr. 93365/03.08.2021.

Față de aspectele învederate de contestatoare prin notele scrise, autoritatea contractantă formulează observații punctuale.

Prin adresa nr. 08-3312/20.08.2021, înregistrată la Consiliu cu nr. 43853/20.08.2021, KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ a transmis documentul „NOTE SCRISE” faţă de completarea la punctul de vedere formulat de autoritatea contractantă solicitând admiterea contestaţiei așa cum a fost formulată.

KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ menţionează că prin completarea la punctul de vedere formulat, autoritatea contractantă invocă inadmisibilitatea unor noi motive de contestare şi pretinde că oferta câştigătoare întruneşte condiţia privind omologarea de tip.

Astfel, aceasta prezintă observaţii punctuale, subliniind faptul că argumentele prezentate de autoritatea contractantă urmează a fi respinse.

În concluzie, susţine că note scrise se completează cu argumentele şi susţinerile din contestaţia formulată şi din notele scrise depuse la dosarul cauzei, formând un întreg.

Consiliul are în vedere că, în cauză, BMC TRUCK & BUS SA a formulat patru cereri de intervenţie prin care solicită Consiliului, respingerea contestaţiilor, ca nefondate, la cele 4 loturi.

Constatând că sunt îndeplinite cerinţele impuse de art. 61 alin. (1) şi (3) Cod procedură civilă şi de art. 17 alin. (3) şi (4) din Legea nr. 101/2016, în temeiul art. 63 şi art. 64 alin. (2) Cod procedură civilă, Consiliul va admite, în principiu, cererile de intervenţie, la cele 4 loturi, în sprijinul autorităţii contractante, şi va dispune introducerea în cauză, în calitate de intervenient, a acestuia.

Din examinarea materialului probator administrat, aflat la dosarul cauzei, Consiliul reţine următoarele:

MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, DEZVOLTĂRII ŞI ADMINISTRĂŢIEI, în calitate de autoritate contractantă, a iniţiat o procedură de licitaţie deschisă în vederea atribuirii contractului de achiziţie publică având ca obiect „ACHIZIŢIONAREA DE 70 AUTOBUZE ELECTRICE CU LUNGIMEA DE CIRCA 10 M DESTINATE TRANSPORTULUI PUBLIC URBAN DE CALATORI, OPERABILE ÎN CONDIŢII DE DEAL”, pe 4 loturi, prin publicarea în SEAP a anunţului de participare nr. CN1024824/29.09.2021, criteriul de atribuire aplicat fiind „cel mai bun raport calitate-preţ”, cu următorii factori de evaluare: preţul ofertei - 60 puncte; perioada de garanţie extinsă - 6 puncte; lăţimea totală a uşilor pentru călători - 8 puncte; soluţia de încărcare rapidă ofertată - 8 puncte; număr suplimentar călători transportaţi în picioare - 2,50 puncte; număr suplimentar călători transportaţi pe scaune - 2,50 puncte; puterea efectivă de încărcare a staţiei rapide - 8 puncte; masa bateriei - 5 puncte, iar valoarea totală estimată a contractului ce urmează a fi atribuit este de 159.750.000,00 lei, fără TVA.

Preliminar, Consiliul constată că, KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ a înaintat Consiliului contestaţiile de faţă, depunând în original recipisele de consemnare a cauţiunii:

- nr. 207381593/1 din data 27.07.2021, eliberată de CEC Bank, prevăzută de art. 61¹ din Legea nr. 101/2016, în cuantum de 880.000,00 lei, la lotul 1;

- nr. 207381584/1 din data 27.07.2021, eliberată de CEC Bank, prevăzută de art. 61¹ din Legea nr. 101/2016, în cuantum de 880.000,00 lei, la lotul 2;

- nr. 207381573/1 din data 20.07.2021, eliberată de CEC Bank, prevăzută de art. 61¹ din Legea nr. 101/2016, în cuantum de 687.500,00 lei, la lotul 3;

- nr. 207381558/1 din data 20.07.2021, eliberată de CEC Bank, prevăzută de art. 61¹ din Legea nr. 101/2016, în cuantum de 455.000,00 lei, la lotul 4.

Consiliul constată că părțile sunt în dispută cu privire la modul de evaluare al ofertantului declarat câștigător, la cele 4 loturi, care, în opinia sa trebuia respins, ca neconform, întrucât nu îndeplinește cerința minimă de calificare privind experiența similară și parte din cerințele caietului de sarcini, iar prețul ofertat este aparent neobișnuit de scăzut.

Constatând că în cadrul celor patru contestații, KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ invocă aceleași critici cu privire la ofertantul declarat câștigător, la cele 4 loturi, Consiliul le va analiza împreună.

Analizând punctul **a**. Nerespectarea cerinței privind lățimea totală a ușilor și a numărului minim de călători pe scaune, pentru care, în opinia contestatoarei, în mod eronat, BMC TRUCK & BUS SA a primit 8 puncte, Consiliul constată netemeinicia criticilor.

În aprecierea acestei finalități, Consiliul are în vedere următoarele informații ce se regăsesc în propunerea tehnică a ofertantului declarat câștigător: ,

„, la pagina 4, pct. 4 *Descrierea generală constructivă a autobuzelor electrice*, la pagina 18, pct. 7.10 *Ușile de acces* și la pagina 58-Anexa 1 *Centralizator parametri tehnici minimali și maximali*. Prin urmare, lățimea totală a ușilor autobuzului, ofertat de câștigătoare, este , ce respectă cerința documentației de atribuire de minim (1.200 mm + 650 mm) și nu cum eronat susține contestatoarea că ar avea 6.700 mm.

Cât privește numărul minim de călători pe scaune, Consiliul constată că, la pagina 4, pct. 4, precum și la pagina 58 în Anexa 1 din propunerea tehnică se regăsesc următoarele informații ce respectă documentația de atribuire: „autobuzele electrice ofertate au o capacitate de transport (persoane din care pe scaune (calculată la 0,125 m²/călător în picioare, conform CEE-ONU R 107, plus conducătorul auto”. În susținerea acestor informații, Consiliul constată că ofertantul declarat câștigător a indicat și prezentat certificat de omologare de tip CE (e9 *2007/46 *6635 *04) și schițele tipului de vehicul GTZ6129BEVR.

Având în vedere caracteristicile analizate mai sus ale autobuzului ofertat de câștigătoare, Consiliul constată că, în mod corect, comisia de evaluare i-a acordat acesteia 0 puncte la factorul numărul suplimentar de

călători transportați pe scaune și respectiv 8 puncte la lățimea totală a ușilor pentru călători.

Referitor la lungimea totală a autobuzului de minim 9.500 mm, respectiv maxim 10.850 mm, iar nu maxim 10 m, așa cum susține contestatoarea, Consiliul constată că lungimea autobuzului ofertat de câștigătoare este de mm, ce respectă cerința documentației de atribuire. Prin urmare, Consiliul va respinge ca nefondate criticile contestatoarei referitoare la lungimea autobuzului, numărul de persoane pe scaune și lățimea totală a ușilor autobuzului ofertat.

Analizând punctul **b**. Nerespectarea cerinței privind masa bateriei, care, în opinia contestatoarei, ar fi de peste 2000 kg, Consiliul constată netemeinicia criticilor. În aprecierea acestei finalități, Consiliul are în vedere că potrivit informațiilor/documentelor aflate la dosarul cauzei, la toate cele 4 loturi, masa bateriilor electrice oferite de BMC TRUCK & BUS SA este de kg. Cât privește susținerea contestatoarei potrivit căreia pentru a putea suporta o putere efectivă de încărcare mare, bateria nu poate fi sub 2000 kg ci peste 2000 kg, Consiliul o va respinge, ca nedovedită, întrucât, contrar dispozițiilor art. 249 cpciv, contestatoarea nu probează aceste afirmații: „cel care face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile anume prevăzute de lege”. Astfel, potrivit art. 15 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, fiecare parte litigantă are obligația de a-și dovedi pretențiile, susținerile, prin producerea unor mijloace de probă legale, verosimile, pertinente și concludente, potrivit principiului de drept „probatio incumbit ei qui dicit, non ei qui negat”. Prin urmare, Consiliul va respinge, ca nefondate, criticile contestatoarei cu referire la acest aspect.

Analizând punctul **c**. Nerespectarea cerinței privind documentația de omologare, Consiliul constată că în propunerea tehnică a ofertantului declarat câștigător se regăsesc următoarele informații ce concordă cu cerințele documentației de atribuire, respectiv: „certificat de omologare de tip CE (...) având în vedere ca versiunea ofertată conform cerințelor din caietul de sarcini nu se regăsește în certificatul de tip e9 *2007/46 *6635 *04, SC BMC TRUCK & BUS SA atașez ofertei declarație-angajament prin care se obligă să prezinte cu cel puțin 30 de zile înainte de livrarea primului autobuz electric o extindere a omologării de tip ce va cuprinde versiunea ofertată (...)”.

În referire la demonstrarea experienței similare, Consiliul constată că BMC a făcut trimitere la contractul de achiziție publică încheiat cu UAT Suceava, prind livrarea de autobuze de 12 m, mai mari decât cele solicitate în prezenta procedură. Cu privire la acest aspect, Consiliul are în vedere că cerința documentației de atribuire prevede dovada livrării de produse similare, nu identice, respectiv: „ofertanții trebuie să facă dovada livrării de produse similare în ultimii 3 ani calculați retroactiv de la data limită de depunere a ofertelor la nivelul a cel puțin unui contract”, iar caracterul similar se raportează exclusiv la livrări de autobuze. Prin

urmare, Consiliul va respinge, ca nefondate, criticile contestatoarei cu referire la acest aspect.

Analizând punctul **d**. Nerespectarea cerinței privind soluția de încărcare rapidă ofertată, Consiliul constată că în propunerea tehnică a ofertantului declarat câștigător se regăsesc următoarele informații ce concordă cu cerințele documentației de atribuire, respectiv: „(...)

”. Prin urmare, Consiliul constată că oferta câștigătoare respectă cerința documentației de atribuire, în mod corect obținând și punctajul maxim, critica contestatoarei din acest punct de vedere fiind respinsă ca nefondată.

Analizând punctul **e**. Nerespectarea cerinței privind puterea efectivă de încărcare a stației rapide, Consiliul constată că în propunerea tehnică a ofertantului declarat câștigător se regăsesc următoarele informații ce concordă cu cerințele documentației de atribuire, respectiv: „(...)

...”, și nu cum susține contestatoarea de 780kw. Prin urmare, Consiliul va respinge ca nefondată critica contestatoarei cu privire la acest aspect.

Luând în considerare faptul că, în cadrul contestațiilor, la cele 4 loturi, sunt formulate critici comune celor analizate la punctele **a**, **b**, **c**, **d** și **e**, Consiliul va respinge ca nefondate contestațiile formulate la cele 4 loturi, având în vedere considerentele reținute mai sus.

Analizând prețul ofertat de câștigătoare la cele 4 loturi, care, în opinia contestatoarei, este neobișnuit de scăzut, (punctul **f** (**f1** și **f2**)) Consiliul reține următoarele:

- la lotul 1:
- prețul estimat este de 54.500.000 lei;
- prețul ofertat de câștigătoare este de 47.280.008 lei, fără TVA și include: 24 autobuze la prețul de lei/bucată; 24 stații de încărcare lentă la prețul de lei/bucată și 7 stații rapide la prețul de lei/bucată;
- prețul ofertat de contestatoare este de 53.399.990 lei și include 24 autobuze la prețul de lei/bucată; 24 stații de încărcare lentă la prețul de lei/bucată și 7 stații rapide la prețul de lei/bucată;

- la lotul 2:
- prețul estimat este de 48.125.000 lei;

- prețul ofertat de câștigătoare este de 41.369.993 lei, fără TVA și include 21 autobuze la prețul de lei/bucată; 21 stații de încărcare lentă la prețul de lei/bucată și 7 stații rapide la prețul de lei/bucată;

- prețul ofertat de contestatoare este de 46.725.000 lei și include 21 autobuze la prețul de lei/bucată; 21 stații de încărcare lentă la prețul de lei/bucată și 7 stații rapide la prețul de lei/bucată;

- la lotul 3:

- prețul estimat este de 34.375.000 lei;

- prețul ofertat de câștigătoare este de 29.549.995 lei, fără TVA și include 15 autobuze la prețul de lei/bucată; 15 stații de încărcare lentă la prețul de lei/bucată și 5 stații rapide la prețul de lei/bucată;

- prețul ofertat de contestatoare este de 33.750.025 lei și include 15 autobuze la prețul de lei/bucată; 15 stații de încărcare lentă la prețul de lei/bucată și 5 stații rapide la prețul de lei/bucată;

- la lotul 4:

- prețul estimat este de 22.750.000 lei;

- prețul ofertat de câștigătoare este de 19.700.000 lei, fără TVA și include 10 autobuze la prețul de lei/bucată; 10 stații de încărcare lentă la prețul de lei/bucată și 3 stații rapide la prețul de lei/bucată;

- prețul ofertat de contestatoare este de 22.400.015 lei și include 10 autobuze la prețul de lei/bucată; 10 stații de încărcare lentă la prețul de lei/bucată și 3 stații rapide la prețul de lei/bucată.

Totodată, Consiliul constată că la fiecare lot în parte, prin adresele nr. 75657; 75666; 75674 și 75683/22.06.2021, autoritatea contractantă i-a solicitat ofertantului declarat câștigător justificarea prețului ofertat. La aceste solicitări, ofertantul declarat câștigător a răspuns prin adresele nr. 164; 165; 166 și 167/24.06.2021 prezentând, printre altele, oferta de preț de la , din data de 04.11.2020, ce conține următoarele informații: „oferta de preț de 10,8 m autobuz electric pe unitate: Euro; ofertă de preț pentru încărcare rapidă (pantograf invers 540 kw) pe unitate: Euro; ofertă de preț pentru încărcare lentă (60kw) pe unitate: Euro. Prețurile de mai sus includ o garanție de 8 ani pentru întregul autobuz și toate componentele sale, inclusiv bateriile (capacitatea bateriei nu va scădea sub 80% din capacitatea sa inițială) și 5 ani garanție pentru stațiile de încărcare”, precum și următorul *calcul justificativ cost și preț mediu per autobuz pentru licitația MLPDA 70 buc autobuze electrice:*

DESCRIERE	VALOARE PER AUTOBUZ
PREȚ PENTRU PRODUS SI SERVICII	RON
	RON
PREȚ FINAL PER AUTOBUZ	RON

Prin modul de analizare a justificărilor de preț, comisia de evaluare a respectat dispozițiile art. 133 din HG nr. 395/2016, potrivit căroră: „(1) Comisia de evaluare are obligația de a analiza și de a verifica fiecare ofertă atât din punct de vedere al elementelor tehnice propuse, cât și din punct de vedere al aspectelor financiare pe care le implică. (2) Propunerea tehnică trebuie să corespundă cerințelor minime prevăzute în caietul de sarcini sau în documentul descriptiv. (3) Propunerea financiară trebuie să se încadreze în fondurile care pot fi disponibilizate pentru îndeplinirea contractului de achiziție publică, respectiv să fie corelată cu elementele propunerii tehnice pentru a evita executarea defectuoasă a contractului, să nu se afle în situația prevăzută la art. 210 din Lege sau să nu reprezinte o abatere de la legislația incidentă, alta decât cea în domeniul achizițiilor publice”.

În consecință, ofertantul declarat câștigător a probat că va achiziționa de la producătorul : autobuzele pe care le-a ofertat, și le va pune la dispoziția autorității contractante la prețul declarat în ofertă, astfel că nu se poate reține temeinicia celor susținute de autoarea contestației.

Cât privește criticile suplimentare contestațiilor, Consiliul le va respinge ca inadmisibile, întrucât acestea nu au fost invocate prin contestații ci, doar pe calea concluziilor scrise. În luarea acestei decizii, Consiliul are în vedere dispozițiile art. 21 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, potrivit căroră: *“Este inadmisibilă prezentarea unor noi motive de contestare și/sau formularea unor noi capete de cerere pe calea concluziilor scrise sau orale ori a precizărilor la contestație ulterior termenului legal de formulare a acesteia”*.

În acest sens, se reține că posibilitatea părților de a depune concluzii scrise (prevăzută de art. 21 alin. (2) din Legea nr. 101/2016) nu se identifică cu posibilitatea de a completa contestația cu motivarea în fapt, element esențial al acesteia. Chiar dacă legiuitorul a prevăzut posibilitatea ofertanților de a avea acces la dosarul achiziției publice, acest lucru nu se constituie într-un motiv de derogare de la caracterul imperativ al termenului în care trebuie invocate neregularitățile procedurii de atribuire.

Așadar, cum în cuprinsul contestațiilor nu au fost prezentate, fie și la un nivel formal, aspectele relevate de contestatoare prin concluziile scrise, nu pot fi acceptate ca o dezvoltare a motivelor de nelegalitate sesizate prin actul de investiție.

Față de situația că informațiile concrete au fost obținute în urma studierii dosarului achiziției, Consiliul reține că motivarea contestațiilor sau

soluționarea lor nu trebuie să depindă de eventuala acceptare a cererii de studiere a dosarului. Contestațiile sunt și rămân o cale de atac independentă de studierea dosarului cauzei de către părți, cum s-a arătat anterior.

Pe de altă parte, pentru a putea fi primite aceste precizări era necesar ca ele să fie înaintate înăuntrul termenului de contestare, situație care nu se confirmă în cazul de față, termenul de contestare al rezultatului procedurii fiind cu mult depășit la momentul transmiterii concluziilor scrise în discuție.

Prin urmare, motivele de completare a contestațiilor pe care autorul acestora le aduce la adresa evaluării ofertei câștigătoare, prin intermediul concluziilor, vor fi înlăturate, ca inadmisibile, raportat la art. 21 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, și nu vor fi reținute pentru analizare, depășind cadrul procesual cu care a fost legal investit.

În concluzie, Consiliul constată că evaluarea realizată nu a înregistrat abateri de la cadrul legal, știindu-se că orice decizie a autorității contractante, privind admiterea sau respingerea unei oferte, trebuie fundamentată pe o evaluare temeinică a acesteia, sub toate aspectele, și pe probe concludente.

În baza art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va respinge contestațiile formulate de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ, în contradictoriu cu MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, DEZVOLTĂRII ȘI ADMINISTRAȚIEI, ca nefondate. Pe cale de consecință, Consiliul va admite cererile de intervenție formulate de BMC TRUCK & BUS SA.

Prezenta decizie va fi obligatorie pentru părțile cauzei potrivit dispozițiilor art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Împotriva prezentei decizii se va putea formula plângere la instanța de judecată competentă, atât pentru motive de nelegalitate, cât și de netemeinicie, în termen de 10 zile de la comunicare pentru părțile cauzei, respectiv de la data luării la cunoștință de către alte persoane vătămate potrivit prevederilor art. 29 și 32 din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Pentru aceste motive,
în baza legii și a mijloacelor de probă aflate la dosar,

CONSILIUL DECIDE:

Conexează contestațiile formulate de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ.

Admite, în principiu, cererile de intervenție formulate de BMC TRUCK & BUS SA.

Respinge contestațiile formulate de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET AŞ, în contradictoriu cu MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, DEZVOLTĂRII ŞI ADMINISTRAȚIEI, ca nefondate.

Pe cale de consecință, admite cererile de intervenție formulate de BMC TRUCK & BUS SA.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părțile cauzei.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere în termen de 10 zile de la comunicare pentru părțile cauzei, respectiv de la data luării la cunoștință de către alte persoane vătămate.

**PREȘEDINTE,
Anca-Roxana DOBRE**



**MEMBRU,
Maria-Liliana BĂZĂR**

**MEMBRU,
Sorin POPA**

Redactată în 5 (cinci) exemplare, conține 26 (douăzecișisase) pagini.