



Consiliul  
Național de  
Soluționare a  
Contestațiilor

10-02-2023

APR

23647



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@cncs.ro, www.cncs.ro, http://portal.cncs.ro

Nr. <sup>6574</sup>...../C1/3199/.....<sup>09.02.</sup>2023

**MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

**București, B-dul Regina Elisabeta, nr.  
47, sector 5**

10.02.2023

APR

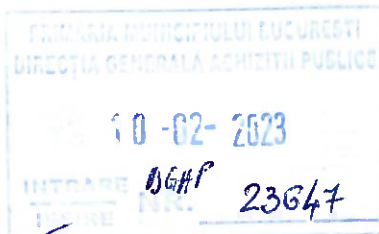
23647

În conformitate cu dispozițiile art. 27 alin. (8) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, vă transmitem alăturat Decizia nr. 292/C1/3199, 3204/07.02.2023, pentru soluționarea contestațiilor înregistrate la CNSC cu nr. 63860/28.12.2022 și nr. 63994/28.12.2022.

**PREȘEDINTE  
Florentina DRĂGAN**



Consiliul  
Național de  
Soluționare a  
Contestațiilor



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@cncs.ro, www.cncs.ro, http://portal.cncs.ro

**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**

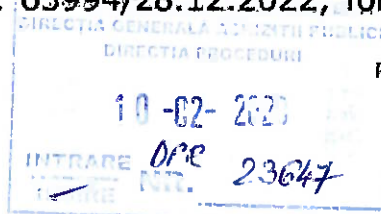
**Nr. 292/C1/3199, 3204**

**Data: 27.02.2023**

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 63860/28.12.2022, formulată de SC BMC TRUCK & BUS SA, cu sediul în Comuna Ciorogârla, sat Ciorogârla, Șos. București, nr. 24, județul Ilfov, având cod unic de înregistrare 14442959, înmatriculată la Oficiul pentru Registrul Comerțului sub nr. J23/190/2002, reprezentată convențional prin avocat SCA ȚUCA ZBÂRCEA & ASOCIAȚII, cu sediul ales pentru comunicarea corespondenței în București, Șos. Nicolae Titulescu, nr. 4-8, America House, Aripa de Vest, etaj 8, sector 1, formulată împotriva adresei de comunicare a rezultatului procedurii, emisă de către autoritatea contractantă MUNICIPIUL BUCUREȘTI, cu sediul în București, B-dul Regina Elisabeta, nr. 47, sector 5, în cadrul procedurii licitație deschisă online, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică, având ca obiect: „Achiziție a unui număr de 100 de autobuze electrice și a infrastructurii de încărcare necesară acestora”, cod CPV 34144910-0, s-a solicitat:

- Anularea în parte a raportului procedurii nr. DPR 189665/14.12.2022, în ceea ce privește desemnarea ca și admisibilă și câștigătoare a ofertei Karsan otomotiv Sanayi ve. Ticaret A.S precum și a tuturor actelor conexe și subsecvente;
- Anularea tuturor comunicărilor privind rezultatul procedurii transmise ofertanților;
- Obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertei desemnate câștigătoare, cu respectarea dispozițiilor legale aplicabile, a considerentelor deciziei care urmează a fi pronunțată și a prevederilor documentației de atribuire, cu consecința excluderii ofertei respective ca fiind neconformă și inacceptabilă.

Prin contestația nr. 2/23.12.2022, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 63994/28.12.2022, formulată de



SC NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, cu sediul în Otopeni, Calea Bucureștilor, nr. 201-203, județul Ilfov, având cod unic de înregistrare 26487059, înmatriculată la Oficiul pentru Registrul Comerțului sub nr. J23/395/2010, reprezentată legal prin director general, formulată împotriva adresei de comunicare a rezultatului procedurii, s-a solicitat:

- Anularea adresei de comunicare a rezultatului procedurii nr. DPR 192354/16.12.2022 în ceea ce privește respingerea ca inacceptabilă a ofertei SC NEW KOPEL CAR IMPORT SRL;
- Anularea raportului procedurii nr. DRP 189665/14.12.2022, publicat în SEAP în data de 16.12.2022, precum și a tuturor actelor anterioare, concomitente și ulterioare ori conexe, care fundamentează sau pe care se fundamentează raportul procedurii;
- Obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertei SC NEW KOPEL CAR IMPORT SRL și declararea acesteia da fiind admisibilă;
- Obligarea autorității contractante la continuarea procedurii de atribuire, reevaluarea ofertelor admisibile și desemnarea ofertei câștigătoare cu respectarea prevederilor legale în materia achizițiilor publice.

Prin adresa nr. 124960/09.01.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 1314/10.01.2023, KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S, cu sediul în Hasanaga Organize Sanayi Bolgesi, Sanayi Caddesi 16225 Nilufer, Bursa, Turcia, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. 1336, atribut fiscal 5250001906, reprezentată legal prin manager grup vânzări internaționale, și convențional prin „Mușat & Asociații” S.p.a.r.l, cu sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură în București, B-dul Aviatorilor, nr. 43, sector 1, formulează cerere de intervenție accesorie, în interesul autorității contractante, solicitând admiterea în principiu a prezentei cereri de intervenție accesorie, cu consecința respingerii contestației depusă de SC BMC TRUCK & BUS SA; menținerea în totalitate a raportului procedurii și a actelor conexe și subsecvente acestuia, în ceea ce privește oferta KARSAN; obligarea SC BMC TRUCK & BUS SA la plata cheltuielilor de judecată ocazionate cu prezentul demers.

Conform prevederilor art. 17 alin. (2) din Legea nr. 101/2016 cu modificările și completările ulterioare, contestațiile care fac obiectul dosarelor nr. 3199/2022 și nr. 3204/2022 au fost conexate pentru a se pronunța o soluție unitară, deoarece acestea sunt formulate în cadrul aceleiași proceduri de atribuire.

În luarea deciziei, CONSILIUL, legal investit, a avut în vedere următoarele:

SC BMC TRUCK & BUS SA formulează contestația împotriva adresei de comunicare a rezultatului procedurii nr. DPR 189665/14.12.2022, solicitând: anularea în parte a raportului procedurii nr. DPR 189665/14.12.2022, în ceea ce privește desemnarea ca și admisibilă și câștigătoare a ofertei Karsan otomotiv Sanayi ve. Ticaret A.S precum și a tuturor actelor conexe și subsecvente; anularea tuturor comunicărilor privind rezultatul procedurii transmise ofertanților; obligarea autorității

contractante la reevaluarea ofertei desemnate câștigătoare, cu respectarea dispozițiilor legale aplicabile, a considerentelor deciziei care urmează a fi pronunțată și a prevederilor documentației de atribuire, cu consecința excluderii ofertei respective ca fiind neconformă și inacceptabilă.

Preliminar, SC BMC TRUCK & BUS SA precizează că în data de 19.12.2022 a solicitat autorității contractante, accesul la dosarul achiziției publice, aceasta punându-i la dispoziție documentele întocmite pe parcursul evaluării ofertelor, la data de 21.12.2022, fiind încheiat între ambele părți, procesul verbal în care se consemnează toate documentele studiate. În acest sens, menționează că autoritatea contractantă a refuzat să îi permită accesul la conținutul ofertelor participante la procedură, fiind invocată existența declarațiilor de confidențialitate depuse de fiecare ofertant.

Față de cele mai sus menționate, contestatorul invocă prevederile art. 19 alin. (1) și (3) din Legea nr. 101/2016, art. 57 alin. (4) și art. 217 alin. (6) din Legea nr. 98/2016, solicitând accesul neîngrădit la dosarul aflat pe rolul Consiliului.

În ceea ce privește neconformitatea ofertei KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S, contestatorul precizează următoarele aspecte:

A. Nerespectarea cerinței privind prezentarea unui buletin de încercări realizat de către un laborator acreditat UE.

Contestatorul precizează că prin caietul de sarcini, autoritatea contractantă a solicitat ca ofertanții să prezinte buletine de încercări realizate de către laboratoare acreditate UE din care să rezulte consumul de energie al autobuzelor ofertate; aceasta a aplicat, așadar, dispozițiile art. 158 alin. (1) din Legea nr. 98/2016.

Menționează că potrivit regulamentului CE nr. 765/2008, noțiunea de „acreditare” este definită ca o atestare de către un organism național de acreditare a faptului că un organism de evaluare a conformității îndeplinește cerințele stabilite prin standarde armonizate și, după caz, orice alte cerințe suplimentare, inclusiv cele stabilite în cadrul schemelor sectoriale relevante, pentru realizarea activităților specifice de evaluare a conformității, în timp ce un „organism național de acreditare” înseamnă singurul organism dintr-un stat membru care realizează acreditarea dispunând de autoritatea conferită de statul respectiv.

Astfel, coroborând dispozițiile normative amintite, contestatorul precizează că cerința de la pct. 3.4.1.4.7 din caietul de sarcini impune ca buletinele de încercări să fie eliberate de către un laborator acreditat de un organism național de acreditare; de asemenea, laboratorul respectiv trebuie să fie într-un stat membru al UE, doar astfel putând beneficia de atestarea conferită de organismul național de acreditare al unui stat membru.

Față de cele susținute de mai sus, contestatorul precizează că în oferta depusă KARSAN a prezentat buletinul de încercări realizat de către un laborator aflat în Turcia, care nu poate fi și nu este acreditat UE, Turcia

nefiind stat membru al Uniunii Europene, astfel că, neîndeplinirea condițiilor privind acreditarea UE se reflectă în rezultatul rapoartelor de încercare prezentate de către ofertantul declarat câștigător, autonomia autobuzelor oferite de acesta (i.e., 522,49 km) fiind, cel puțin la nivel declarativ, cu cel puțin 48% mai mare decât cea a autobuzelor oferite de ceilalți participanți la procedura de atribuire, ajungând până la 87% față de oferta Mercedes [n. n. - Mercedes - 279,3 km, Solaris - 352,9 km, BMC - 314,3 km].

În opinia contestatorului, o diferență atât de importantă, coroborată cu faptul că documentele prezentate de către Karsan sunt eliberate de către un laborator din Turcia, ar fi trebuit să fie verificată într-un mod amănunțit de către comisia de evaluare. Aceasta cu atât mai mult cu cât toate autobuzele electrice propuse au dimensiuni și mase similare (ceea ce înseamnă că dispun de echipări similare și de un număr similar de baterii electrice).

Consideră că deși Karsan susține că instalațiile electrice de încălzire și de aer condiționat nu influențează autonomia autobuzelor electrice, acest aspect este însă, nereal, fiind evident că funcționarea instalațiilor auxiliare conduce la majorarea consumului de energie și, prin urmare, la reducerea autonomiei autobuzelor electrice.

Mai mult, arată că autoritatea contractantă nu a realizat o verificare a cerinței prevăzute la pct. 3.4.1.4.7 din caietul de sarcini, din cuprinsul anexelor proceselor-verbale de evaluare a conformității ofertelor tehnice și din formularul de propuneri tehnice lipsind secțiunea aferentă pct. 3.4.1.4.7.

În continuare, contestatorul apreciază că ofertantul declarat câștigător și-a completat în mod nelegal oferta prin răspunsurile la clarificările solicitate de către autoritatea contractantă.

Astfel, arată că în etapa de evaluare tehnică a ofertelor, autoritatea contractantă a transmis un număr de 10 întrebări către acest ofertant, prin adresa DPR nr. 135033/19.09.2022, la care ofertantul a răspuns în data de 19.09.2022; prin răspunsurile la întrebările nr. 5, 6, 7, 9 și 10, ofertantul declarat câștigător și-a completat în mod nelegal oferta, cu nesocotirea dispozițiilor art. 209 din Legea nr. 98/2016, ale art. 134 din Anexa la HG nr. 395/2016 și ale pct. IV.4.1 din fișa de date a achiziției.

Răspunsul la întrebarea nr. 5

Contestatorul menționează că prin această întrebare autoritatea contractantă a solicitat ca ofertantul KARSAN să confirme, printr-un angajament ferm, coeficientul de disponibilitate de 96% asumat în propunerea tehnică, la punctul 3.4.1.4.7.2 privind indicatorii de fiabilitate și mentenanță. Alături de răspunsul de confirmare, KARSAN a depus și o declarație pe proprie răspundere privind asumarea coeficientului de disponibilitate.

Astfel, contestatorul precizează că autoritatea contractantă a permis ca ofertantul declarat câștigător să își completeze oferta cu un document

a cărui prezentare era obligatorie conform dispozițiilor documentației de atribuire.

Contestatorul apreciază că, fiind unul dintre factorii de evaluare, relevante sunt și cerințele existente în documentul intitulat „Metodologie de calcul și evaluare factori Autobuze Electrice” (denumită „Metodologia”); potrivit secțiunii 2.4 alocate procentului de disponibilitate, „toți ofertanții vor adăuga la ofertă o declarație pe proprie răspundere prin care își asumă respectarea gradului minim de disponibilitate și includerea acestuia ca și clauză contractuală pentru ofertantul declarat câștigător”.

Așadar, arată că printre documentele obligatorii ale ofertei se regăsește și această declarație pe proprie răspundere, care în realitate a fost depusă de către KARSAN doar în urma solicitării sale de către comisia de evaluare prin clarificarea din data de 19.09.2022, aspect potrivit căruia, acest ofertant și-a completat oferta cu un document a cărei prezentare era impusă prin documentația de atribuire.

Răspunsul la întrebarea nr.6

Contestatorul arată că prin intermediul clarificării nr. 6, autoritatea contractantă a solicitat confirmarea graficului de livrare prin transmiterea unui angajament ferm; ofertantul declarat câștigător a răspuns la această solicitare în sensul confirmării graficului de livrare anexat propunerii tehnice, depunând în același timp și un angajament privind graficul de livrare, rezultând că a înaintat declarația pe proprie răspundere privind asumarea termenului / graficului de livrare prin răspunsul la clarificarea nr. 6. Conform secțiunii 2.3 din Metodologie referitoare la factorul de evaluare denumit „capabilitate de livrare (redimensionarea graficului de livrare astfel încât tot lotul de 100 de autobuze electrice să fie livrat mai devreme de 14 luni)”, „neasumarea prin ofertă a acestui grafic de livrare, ce reprezintă cerință minimă, face ca oferta să devină conformă”. Totodată, în paragraful aferent modalității de acordare a punctajului se specifică faptul că „se va puncta pe baza graficului de livrare și a angajamentului ferm semnat de ofertant”.

Prin urmare, contestatorul apreciază că declarația pe proprie răspundere / angajamentul privind capabilitatea de livrare ar fi trebuit să se regăsească încă de la început în oferta declarată câștigătoare, iar nu ca anexă la un răspuns la clarificările solicitate de autoritatea contractantă.

Răspunsurile la întrebările nr. 7 și nr. 9

Contestatorul precizează că prin clarificările nr. 7 și nr. 9, autoritatea contractantă a solicitat prezentarea declarației pe proprie răspundere menționată la punctul 3.4.1.5.24.5 - stații de încărcare rapidă - din caietul de sarcini, precum și declarația furnizorului specificată la capitolul 4 - Documentații ce trebuie furnizate autorității contractante în legătură cu produsul - Documente la livrare - B. Documente pentru autobuzele electrice livrate.

Astfel, arată că ofertantul declarat câștigător a înaintat aceste două documente prin răspunsurile la solicitările de clarificare, acestea nefiind depuse odată cu oferta sa, deși erau în mod expres solicitate prin

documentația de atribuire, rezultând astfel că, acest ofertant și-a completat în mod nepermis oferta.

Răspunsul la întrebarea nr. 10

Întrebarea nr. 10 se referă la obligația ofertanților de a prezenta o declarație-angajament pentru obținerea omologării autobuzelor conform caietului de sarcini înainte de prima livrare. Potrivit Răspunsului consolidat nr. 94924/08.07.2022 - răspunsurile la solicitarea de clarificare nr. 6 (p. 26-27) și nr. 8 (p. 50-51) - în situațiile în care un anumit subansamblu (cum ar fi, de exemplu, pantograful) nu se regăsește în certificatul de omologare de tip prezentat de către un ofertant, acesta este obligat să depună la ofertare o declarație-angajament prin care se obligă să prezinte, conform standardului de firmă elaborat de furnizor și avizat de către autoritatea contractantă și anterior obținerii numărului național de registru, documentul de omologare de tip emis de o autoritate de omologare prin care se dovedește existența subansamblului pe autobuzul ofertat. Declarația-angajament trebuie să fie semnată cu semnătură electronică extinsă și va însoți certificatul de omologare al autobuzului de serie și anexele acestuia, constituindu-se ca anexă la contract.

Prin întrebarea nr. 10, autoritatea contractantă solicită ofertantului declarat câștigător să prezinte această declarație-angajament; prin intermediul răspunsului la clarificări, acesta a prezentat documentul, recunoscând în acest mod obligația sa de a-l depune, în sensul că unul sau mai multe subansambluri nu dețin omologarea necesară, aceasta urmând a fi obținută înainte de eliberarea numărului național de registru.

Contestatorul apreciază că și cu ocazia acestei ultime clarificări, ofertantul declarat câștigător și-a completat oferta cu un document care ar fi trebuit să fie prezentat până la data-limită stabilită pentru depunerea ofertelor.

Consideră de asemenea că dispozițiile legale încălcate sunt cele ale art. 209 din Legea nr. 98/2016, art. 134 alin. (1) și (5) din HG nr. 395/2016. În susținere, invocă jurisprudența CJUE.

Contestatorul reiterează faptul că în prezenta procedură de atribuire ofertantul declarat câștigător a completat oferta, ulterior termenului limită de depunere a ofertelor, prin răspunsurile la clarificări, cu următoarele documente:

- a) declarația privind asumarea gradului minim de disponibilitate;
- b) declarația de asumare a graficului de livrare;
- c) declarația pe proprie răspundere menționată la punctul 3.4.1.5.24.5 - stații de încărcare rapidă - din caietul de sarcini;
- d) declarația furnizorului specificată la capitolul 4 - Documentații ce trebuie furnizate autorității contractante în legătură cu produsul - Documente la livrare - B. Documente pentru autobuzele electrice livrate;
- e) declarația-angajament pentru obținerea omologării autobuzelor conform caietului de sarcini înainte de prima livrare, atunci când unul sau mai multe subansambluri nu se regăsesc în certificatul de omologare de tip anexat ofertei.

În consecință, apreciază că evaluarea s-a realizat cu încălcarea prevederilor art. 209 din Legea nr. 98/2016 și ale art. 134 alin. (1) și (5)-(10) din Anexa la HG nr. 395/2016, dar și a jurisprudenței CJUE incidente, ceea ce atrage nelegalitatea rezultatului procedurii de atribuire și, respectiv, a actelor emise de către autoritatea contractantă - raportul procedurii și a comunicărilor transmise participanților.

B. Oferta declarată câștigătoare nu respectă cerințele privind elaborarea propunerii tehnice.

Contestatorul precizează că potrivit notei de la punctul IV.4.1 - Modul de prezentare al propunerii tehnice din fișa de date a achiziției, „simpla asumare a caietului de sarcini sau copierea conținutului caietului de sarcini nu reprezintă propunere tehnică”; în cadrul aceleiași secțiuni a fișei de date a achiziției se detaliază că „se solicită descrierea detaliată a modului de îndeplinire a cerințelor minime prevăzute în caietul de sarcini, prin care sa se demonstreze corespondența propunerii tehnice cu toate cerințele prevăzute. Nu se admite copierea în tot sau în parte a caietului de sarcini în cadrul propunerii tehnice, ofertanții având obligația de a proba conformitatea ofertei cu cerințele acestuia prin prezentarea propriei abordări/metodologii asupra modului de îndeplinire a contractului și de rezolvare a eventualelor dificultăți legate de îndeplinirea acestuia, prin raportare la conținutul propunerii tehnice. Simpla asumare a caietului de sarcini sau copierea conținutului caietului de sarcini nu reprezintă propunere tehnică. Nu se accepta oferte parțiale”.

Așadar, raportat la aspectele mai sus menționate, contestatorul consideră că utilizarea unor formule de redactare precum „înțelegem că” și preluarea identică a unor cerințe a caietului de sarcini atrage neconformitatea ofertei declarate câștigătoare.

Astfel, în cazul cerinței de la punctul 3.4.1.2 - subpunctul 30 din caietul de sarcini, contestatorul arată că ofertantul declarat câștigător menționează următoarele: „înțelegem că accesoriile, instalațiile și echipamentele solicitate în caietul de sarcini pentru echiparea autobuzului electric sunt obligatorii”, fără a arăta modalitatea în care și dacă va îndeplini această cerință, ci numai că percepe existența acestei obligații.

Similar, în cazul cerinței de la punctul 3.4.1.15.16 - Sistemul de rulare din caietul de sarcini, ofertantul declarat câștigător se rezumă la a arăta că: „înțelegem că dacă sistemul de protecție al piulițelor necesită chei speciale, pentru montare / demontare, atunci Furnizorul va asigura un set pentru fiecare autobuz în parte”, fără a arăta cu exactitate dacă sistemul ofertat necesită sau nu chei speciale.

Totodată, în cazul cerinței de la punctul 3.4.1.3.2 din caietul de sarcini, unde autoritatea contractantă stabilește că „componentele electrice trebuie să fie protejate împotriva supratensiunilor provocate de comutare sau fenomene atmosferice”, ofertantul declarat câștigător nu propune modalitatea în care va îndeplini aceste specificații tehnice, ci se rezumă la a prelua formularea din caietul de sarcini - „Componentele electrice trebuie [...]”.

Arată de asemenea că, în același mod, ofertantul declarat câștigător răspunde și la:

a) cerința privind rezistența la forțele mecanice (punctul 3.4.1.3.3 din caietul de sarcini), rezumându-se doar la afirma că „mașinile electrice, aparatele, dispozitivele și cablajul trebuie să reziste la forțele mecanice aplicate fixării lor, conform Ordin nr. 2224/2020 (RNTR2) [...]”;

b) cerința privind caroseria de la punctul 3.4.1.5.1.1 din caietul de sarcini, unde arată că „caroseria trebuie este garantată împotriva fisurării, deformării, ruperii pe toată durata de utilizare”, iar „caroserie trebuie este dimensionată corespunzător [...]”;

c) cerința privind ușile de acces de la punctul 3.4.1.5.5 din caietul de sarcini, unde specifică faptul că „deschiderea ușilor trebuie să fie permisă doar după oprirea vehiculului [...]”, „închiderea ușilor trebuie, de asemenea, să fie semnalizată optic [...]”, iar „ușile din mijloc și din spate trebuie să fie prevăzute cu sistem mecanic de blocare [...]”;

d) cerința privind capacele de vizitare la motoare de la punctul 3.4.1.5.7.2 din caietul de sarcini, unde se rezumă la a afirma că „ele trebuie să aibă o construcție robustă [...]”;

e) cerința privind canalele de cabluri de la punctul 3.4.1.5.8 din caietul de sarcini. În cazul căreia menționează că „acestea trebuie repartizate în mod uniform în cablajul electric” și că „cablajul pe acoperiș [...] trebuie să fie protejat corespunzător”-

f) cerința privind scaunele pentru pasageri de la punctul 3.4.1.5.12.1 din caietul de sarcini, unde afirmă că „se acceptă și sprijin în podea (ușor demontabil) pentru scaunele duble” și că „scaunele pentru pasageri [...] trebuie să fie prevăzute cu față tapițată (spătar și șezut) [...]”;

g) cerința privind rampa de acces pentru cărucioare de la punctul 3.4.15.12.2 din caietul de sarcini, unde afirmă că „structura de rezistență, locașul și balamalele acesteia trebuie să fie din materiale cu înaltă rezistență la coroziune. Platforma trebuie să fie acoperită cu material electroizolant [...]. Nu se permite marcarea cu autocolant”;

h) cerința privind organizarea habitaculului conducătorului auto de la punctul 3.4.1.15.13.1 din caietul de sarcini. În situația căreia subliniază că „datele trebuie să fie furnizate pe ieșire standardizată pentru a putea fi integrat cu alte sisteme AVL [...]”;

i) cerința privind instalația de aer comprimat de la punctul 3.4.1.5.20 din caietul de sarcini, unde preia o parte din răspunsul consolidat, fără a arăta modul de utilizare și periodicitatea pentru echipamentul de purjare a apei din rezervor - „Furnizorul va menționa în documentația de întreținere și mentenanță modul de utilizare și periodicitatea pentru echipamentul de purjare a apei din rezervor. Autoritatea contractantă acceptă și soluția purjării apei în atmosferă în măsura în care instalația de aer nu prezintă constructiv posibilitatea de a avea lubrefianți, impurități sau alte substanțe în condensul produs de instalație”;

j) cerința privind sistemul de frânare de la punctul 3.4.15.21 din caietul de sarcini: „în cazul în care montarea garniturilor de frânare sunt necesare scule și dispozitive speciale acestea trebuie să fie prevăzute în ofertă pentru dotarea locațiilor de exploatare ale Achizitorului. În timpul funcționării sistemului de frânare nu se admite producerea de zgomote [...]”,

copiind întocmai cerințele din caietul de sarcini.

De asemenea, în cazul cerinței de la punctul 3.4.1.5.18 – „Puntea spate” din caietul de sarcini, ofertantul declarat câștigător preia cerința fără a arăta care este sistemul oferat – „Puntea spate este compactă, cu echipare sistem antipatinare și antiblocare EBS sau echivalent”.

Astfel, în cazul tuturor acestor specificații tehnice, ofertantul declarat câștigător nu arată modalitatea concertă în care vor fi respectate.

Consideră că aceleași concluzii sunt valabile și în cazul cerinței de la punctul 3.5.1.1 - Considerații generale privind garanția, unde ofertantul declarat câștigător menționează doar că „în cazul în care la terminarea perioadei de garanție, sistemul reîncărcabil de stocare a energiei electrice (SRSEE) nu asigură o capacitate minimă de 80% din capacitatea nominală, Furnizorul este obligat să remedieze această deficiență”.

Contestatorul consideră că similar cerințelor amintite anterior, ofertantul declarat câștigător evită să își asume expres obligația de a remedia situația scăderii capacității SRSEE sub 80% din capacitatea nominală și preia prin copiere modalitatea de formulare a cerinței, cu nesocotirea dispozițiilor pct. IV.4.1 din fișa de date a achiziției.

Oferta declarată câștigătoare nu respectă cerințele minime ale caietului de sarcini.

Contestatorul arată că potrivit punctului IV.4.1 - Modul de prezentare al propunerii tehnice din fișa de date a achiziției, „ofertanții vor întocmi propunerea tehnică într-o manieră organizată, astfel încât aceasta să asigure posibilitatea verificării în mod facil a corespondenței cu cerințele/specificațiile prevăzute în cadrul prezentei secțiuni, respectiv cu cele prevăzute în cadrul Caietului de sarcini și a documentelor anexate la acesta, care fac parte integrantă din documentația de atribuire. În acest scop, pornind de la propria expertiză a ofertantului în domeniul contractului ce urmează să fie atribuit și prin raportare la necesitățile, obiectivele și constrângerile autorității contractante, astfel cum au fost acestea descrise în cadrul Caietului de sarcini, propunerea tehnică va cuprinde informații relevante privind abordarea propusă de ofertant pentru execuția contractului. Nerespectarea tuturor cerințelor tehnice minime obligatorii sau a altor cerințe obligatorii atrage automat declararea ofertei ca neconforma. Orice necorelare, omisiune ori neconformitate constatată în privința documentelor ofertei, în raport cu caietul de sarcini ori prevederile legislației în vigoare, inclusiv în cazul lipsei unui document aferent propunerii financiare/tehnice și/sau completarea greșită a unui document ori neprezentarea acestuia conținând cel puțin informațiile solicitate, poate conduce la declararea ofertei ca fiind neconformă.

Propunerea tehnică va fi întocmită în conformitate cu solicitările din caietul de sarcini, acestea fiind considerate minime și obligatorii”.

Arată că în cazul cerințelor de la punctul 3.4.1.2 - Condiții tehnice obligatorii - subpunctul 17 din caietul de sarcini, oferta declarată câștigătoare nu respectă cerințele minime obligatorii, ci condiționează îndeplinirea lor de anumite împrejurări.

Astfel, deși prin caietul de sarcini se solicită ca CGMV (computerul gestiune management vehicul) să fie dotat cu o instalație de măsurare și înregistrare viteză, cu modul de înregistrare evenimente (blackbox), fără posibilitatea resetării de către conducătorul auto, ofertantul declarat câștigător ofertează un computer de bord cu măsurare și înregistrare viteză, cu modul de înregistrare evenimente, specificând că funcționarea se face atât utilizând modulul GPS, cât și prin conectarea cu magistrala CAN a vehiculului, dar introduce o condiția disponibilității vehiculului.

Or, această condiție nu este menționată în caietul de sarcini și face ca oferta declarată câștigătoare să fie condiționată să devină o contra-ofertă.

Totodată, în cadrul aceleiași cerințe privind CGMV, cerința privind modulul de autodiagnoză și semnalizare pentru facilitarea conducerii autobuzului și de diagnoză pentru mentenanță este restrânsă în mod nejustificat de către ofertant la echipamentele conectate și controlate de computerul de bord.

În ceea ce privește cerința de la punctul 3.4.1.2 - Condiții tehnice obligatorii - subpunctul 22 din caietul de sarcini, contestatorul precizează că se solicită ca una dintre funcțiile echipamentelor ITS să fie de informare audio-vizuală a călătorilor.

Contestatorul consideră că oferta declarată câștigătoare nu corespunde acestei solicitări, nefiind specificată modalitatea de funcționare a acestei funcții, respectiv dacă informarea călătorilor se poate realiza pe cale audio-vizuală sau doar pe cale audio ori doar vizuală.

De asemenea, și în cazul cerinței de la punctul 3.4.1.2 - Condiții tehnice obligatorii - subpunctul 23 din caietul de sarcini, achizitorul solicită ca validatoarele să accepte plata cu card bancar contactless; și în această situație ofertantul declarat câștigător încalcă cerința minimă impusă prin caietul de sarcini, ofertând o soluție certificată conform regulilor Mastercard / Visa. Acest ofertant propune o soluție care acceptă doar cardurile bancare Mastercard și Visa, iar nu și alte carduri existente pe piață (Maestro, American Express, etc.). Mai mult, oferta nu specifică dacă se acceptă carduri bancare de tip „contactless”; în ofertă neregăsindu-se nicio informație cu privire la aceste specificații.

O altă neconformitate este reprezentată de nerespectarea cerinței de la punctul 3.4.1.5.33.2 punctul B - Unitate audio (amplificator) din caietul de sarcini.

În acest sens, contestatorul precizează că din oferta declarată câștigătoare lipsește modul de distribuire a boxelor audio, astfel cum a

fost solicitat de către autoritatea contractantă: „minim 2 în postul de conducere și minim 6 în salonul de călători”.

Totodată, Răspunsul la întrebarea nr. 2 din cadrul solicitării de clarificare transmisă de autoritatea contractantă prin adresa DPR nr. 135033/19.09.2022 este neconcludent

Întrebarea nr. 2 se referă la pct. 4.1.4.7.2 din caietul de sarcini privind Indicatorii de fiabilitate și mentenanță: „Calculul disponibilității se realizează atât la nivel de an contractual pentru fiecare autobuz în parte cât și pentru autobuzele livrate. Practic, fiecare autobuz trebuie să fie disponibil din punct de vedere tehnic minimum 347 de zile pe an din totalul de 365 de zile și în fiecare zi trebuie să existe disponibil un număr de autobuze de minim 95% din autobuzele livrate. Sunt excluse defecțiunile cauzate de accidente de circulație sau actele de vandalism sau alte motive imputabile furnizorului”.

Contestatorul precizează că această cerință are legătură și cu unul dintre factorii de evaluare aleși de către autoritatea contractantă, respectiv cel privind coeficientul de disponibilitate de peste 95%. Ofertantul declarat câștigător a menționat că fiecare autobuz va fi disponibil din punct de vedere tehnic minimum 347 de zile pe an, iar autoritatea contractantă i-a solicitat să comunice care este numărul minim de zile conform procentului de disponibilitate de 96% declarat de ofertant.

De asemenea, în cadrul secțiunii 3.4.2 a propunerii sale tehnice, specifică faptul că înțelege că se admite un procent de maxim 5% pentru autobuzele care nu pot fi disponibile pentru operare din punct de vedere tehnice.

Așadar, în opinia contestatorului, nu doar că ofertantul declarat câștigător a oferit o disponibilitate de 347 de zile pe an, ci a și arătat în oferta sa că procentul autobuzelor care nu pot fi disponibile pentru operare este de 5%, iar nu de 4%.

Prin urmare, se constată că în mod greșit a stabilit comisia de evaluare că acest ofertant ar fi oferit un procent de disponibilitate de 96% când, în realitate, coroborând numărul de zile de disponibilitate (347) cu procentul autobuzelor care nu vor fi disponibile (5%), rezultă un coeficient de 95%.

În ceea ce privește punctajul pentru factorul de evaluare privind garanția suplimentară oferită de ofertantul declarat câștigător, contestatorul apreciază că acesta a fost acordat greșit.

Menționează astfel că, în perioada evaluării, autoritatea contractantă a constatat că există o serie de neconformități cu privire la perioada de garanție oferită de către ofertantul declarat câștigător, acest aspect făcând obiectul solicitărilor de clarificare nr. 3 și nr. 4 din adresa DPR nr. 135033/19.09.2022, în urma cărora acesta:

a) a depus o nouă declarație pe proprie răspundere - angajament privind termenul de garanție (anexa 63 la propunerea tehnică);

b) și-a modificat oferta în sensul majorării garanției oferite pentru activitatea de întreținere și mentenanță zilnică (pct. 3.5.1.4.1 din ofertă)

Față de cele mai sus relatate, contestatorul consideră că autoritatea contractantă a procedat nelegal atunci când a acceptat aceste modificări ale ofertei, motivat de faptul că modificarea declarației de proprie răspundere prin depunerea unui nou angajament în care să fie menționat termenul de garanție nu reprezintă o simplă completare formală a ofertei. Elementele modificate definesc chiar termenul de garanție extinsă - care este și factor de evaluare a ofertelor - și ar putea fi admise doar dacă din ofertă rezultă că ofertantul și-ar fi asumat o garanție suplimentară de 480.000 de km sau 8 ani.

Cu toate acestea, coroborând angajamentul inițial cu garanția oferită în cadrul secțiunilor 3.5.1.4.1 și 3.5.1.4.2, respectiv cea de 300.000 km, rezultă că, în realitate, ofertantul declarat câștigător a oferit doar perioada minimă de garanție.

Prin urmare, punctajul acordat factorului de evaluare privind garanția extinsă de tip „Full Warranty” a fost calculat în mod greșit, oferta în cauză, în condițiile în care, trebuia să primească 0 puncte, întrucât garanția minimă de 300.000 km nu primește niciun punct.

C. Oferta KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S nu corespunde cerințelor documentației de atribuire modificate prin răspunsul consolidat la solicitările de clarificare ale operatorilor economici interesați.

Potrivit Capitolului 6 - Modalități și condiții de plată din caietul de sarcini (p. 64-65), astfel cum a fost modificat prin răspunsul consolidat nr. 94924/08.07.2022, termenul de plată și termenul de recepție a produselor este de 30 de zile de la recepția mărfii de către achizitor și, respectiv, de 30 de zile de la data livrării de către furnizor. Prin oferta sa, KARSAN a propus ca termenele amintite mai sus să fie de 60 de zile (fiecare).

Conform pct. IV.4.3 - Modul de prezentare al ofertei din fișa de date a achiziției (p. 13), „ofertanții poartă exclusiv răspunderea pentru examinarea cu atenția cuvenită a documentației de atribuire, inclusiv a oricărei clarificări aduse documentației de atribuire în timpul perioadei de pregătire a ofertei prin răspunsurile autorității contractante la solicitările de clarificări, precum și pentru obținerea tuturor informațiilor necesare cu privire la orice fel de cerințe/condiții și obligații care pot afecta în vreun fel valoarea, condițiile stabilite, natura/conținutul ofertei și/sau execuția contractului. [...] Prin depunerea unei oferte, ofertantul acceptă în prealabil condițiile generale și particulare care guvernează viitorul contract de achiziție publică, după cum sunt acestea prezentate în documentația de atribuire, ca fiind singura bază de desfășurare a acestei proceduri de atribuire, indiferent de situația ori de condițiile proprii ale ofertantului”. Totodată, la pct. IV.4.1 - Modul de prezentare al propunerii tehnice (p. 10) se menționează, printre altele, că nu se acceptă oferte parțiale și nici oferte alternative și că eventualele obiecțiuni sau propuneri cu privire la

proiectul de contract se vor prezenta sub forma de solicitări de clarificări înaintate autorității contractante în termenul prevăzut pentru solicitarea de clarificări la documentația de atribuire.

Astfel, având în vedere și că ofertantul este obligat să depună oferta elaborată în conformitate cu informațiile și cerințele prevăzute în documentele achiziției (art. 75 din Legea nr. 98/2016 și, respectiv, art. 123 alin. (1) din Anexa la HG nr. 395/2016), aceasta având caracter obligatoriu, din punctul de vedere al conținutului, pe toată perioada de valabilitate stabilită de către autoritatea contractantă și asumată de ofertant (art. 124 alin. (1) din HG nr. 395/2016), rezultă că propunerea unor termene de plată și, respectiv, de recepție distincte de cele stabilite de către autoritatea contractantă atrage sancțiunea neconformității ofertei.

Contestatorul menționează că acest aspect nu a fost sesizat de către comisia de evaluare, motiv pentru care este necesară reevaluarea ofertei declarate câștigătoare și, în urma constatării celor arătate mai sus, respingerea acesteia ca neconformă.

#### D. Evaluarea nelegală a documentelor suport DUAЕ

Contestatorul arată că ulterior desemnării oferte câștigătoare, autoritatea contractantă a solicitat ofertantului declarat câștigător, prezentarea documentelor suport actualizate pentru susținerea informațiilor din DUAЕ, stabilind în acest sens un termen de răspuns de 3 zile lucrătoare, care ar fi expirat la data de 25.11.2022. Acesta nu a răspuns în termenul impus, ci a transmis, prin e-mail, o cerere de prelungire a termenului de depunere a documentelor solicitate; comisia de evaluare a luat în considerare această cerere și a prelungit termenul de răspuns până la data de 28.11.2022, încheind în acest sens procesul-verbal nr. 305/23.11.2022.

Contestatorul consideră că procedând astfel, autoritatea contractantă a încălcat dispozițiile art. 123 alin. (2), precum și prevederile art. 62 alin. (1) din HG nr. 395/2016.

Totodată, consideră că au fost încălcate cerințele exprese ale punctului IV.4.3 (p. 14) din fișa de date a achiziției: „Răspunsul ofertantului trebuie să fie încărcat în SEAP în format electronic în aceeași secțiune, înainte de termenul-limită stabilit de Autoritatea contractantă, semnat cu semnătură electronică extinsă, bazată pe un certificat calificat, emis de un furnizor acreditat de servicii de certificare pentru o persoană autorizată în mod corespunzător să semneze în numele ofertantului”, precum și cele aplicabile în cazul în care autoritatea contractantă solicită unui ofertant clarificări: „operatorii economici vor transmite răspunsurile la clarificări și eventualele documente solicitate pe parcursul evaluării ofertelor, prin intermediul SEAP (Secțiunea „întrebări”), integral în secțiunea corespunzătoare respectivei solicitări, în format electronic, sub forma unui sau a mai multor documente/fișiere distincte semnate cu semnătură electronică conform prevederilor Legii nr. 455/2001 privind semnătură electronică” (fișa de date a achiziției, p. 14, uit. paragraf).

În ceea ce privește propunerea financiară a ofertantului declarat câștigător, contestatorul consideră că aceasta a fost modificată în mod nelegal.

În susținerea afirmației sale, contestatorul precizează că în urma analizării propunerilor financiare, autoritatea contractantă a solicitat ca ofertantul declarat câștigător să clarifice erorile de calcul și să coreleze prețul unitar cu prețul total ofertat la cantitatea ofertată din Anexa 2.1, Anexa 2.2, Anexa 2.3 și Anexa 2.4 la Formularul nr. 9. Totodată, a cerut ca ofertantul în cauză, să clarifice toate pozițiile marcate cu „N/A” din Anexele Formularului nr. 9. În urma răspunsului transmis la data de 14.10.2022, KARSAN și-a modificat conținutul propunerii financiare, schimbând prețurile unitare ale obiectelor indicate de către autoritatea contractantă ca fiind necorelate cu cantitatea și cu prețul total al ofertei.

Astfel, în cazul instalației pentru verificarea și încărcarea cu agent frigorific a instalației de climatizare, ofertantul declarat câștigător a modificat prețul unitar ofertat per unitate de la 25.000 lei fără TVA la 27.500 lei fără TVA, păstrând neschimbat prețul total ofertat.

Similar a procedat și în cazul celorlalte elemente sesizate a fi necorelate de către comisia de evaluare.

Contrar raționamentului autorității contractante, contestatorul consideră că refacerea calculelor nu înseamnă că ofertantul are dreptul să modifice prețurile unitare ofertate, ci că urmează a fi refăcut rezultatul înmulțirii dintre valoarea cantității ofertate și a prețului unitar al elementului / obiectului respectiv.

În susținerea afirmațiilor sale, contestatorul invocă jurisprudența CNSC, precizând totodată că oferta declarată câștigătoare trebuia respinsă ca inacceptabilă, în temeiul art. 134 alin. (6) din HG nr. 395/2016.

Cu privire la consumabilele din Anexa 2.4 la Formularul nr. 9, contestatorul menționează că răspunsul ofertantului declarat câștigător la punctul 2 al solicitării de clarificare a autorității contractante este neconcludent.

Astfel, deși elementele identificate de către autoritatea contractantă ca fiind necotate în oferta financiară (filtru aer aspirație climatizare salon pasageri, becuri, tuburi fluorescente, LED-uri, siguranțe fuzibile, piesă contact sistem captare curent) sunt indicate de către ofertant ca fiind consumabile, acesta precizează în mod nejustificat că „sunt piese care nu necesită întreținere. Prin urmare, acestea nu sunt considerate a fi înlocuite ca parte a programului de întreținere planificată pe durata de viață a autobuzului Karsan e-Ata 12 dar vor fi înlocuite gratuit de societatea noastră, fără niciun cost pentru autoritatea contractantă”.

Față de cele mai sus relatate, contestatorul arată că, pe de o parte, încadrarea acestor obiecte în categoria consumabilelor înseamnă că, prin natura lor, sunt bunuri care ar urma să fie schimbate periodic, denumirea și conținutul Anexei 2.4 a Formularului nr. 9 fiind elocvente în acest sens, ofertanții fiind obligați să completeze inclusiv periodicitatea schimbului pieselor respective, precum și cantitatea minimă per autobuz care ar fi

necesară în timpul perioadei de garanție. Pe de altă parte, ofertantul nu răspunde concludent la solicitarea de clarificare întrucât, deși inițial susține că piesele amintite nu sunt înlocuite ca parte a programului de întreținere, acestea vor fi totuși înlocuite gratuit de către ofertant.

Astfel, se constată că răspunsul este neconcludent.

SC NEW KOPEL CAR IMPORT SRL formulează contestația nr. 2/23.12.2022, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 63994/28.12.2022, împotriva adresei de comunicare a rezultatului procedurii, solicitând:

- Anularea adresei de comunicare a rezultatului procedurii nr. DPR 192354/16.12.2022 în ceea ce privește respingerea ca inacceptabilă a ofertei SC NEW KOPEL CAR IMPORT SRL;
- Anularea raportului procedurii nr. DRP 189665/14.12.2022, publicat în SEAP în data de 16.12.2022, precum și a tuturor actelor anterioare, concomitente și ulterioare ori conexe, care fundamentează sau pe care se fundamentează raportul procedurii;
- Obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertei SC NEW KOPEL CAR IMPORT SRL și declararea acesteia da fiind admisibilă;
- Obligarea autorității contractante la continuarea procedurii de atribuire, reevaluarea ofertelor admisibile și desemnarea ofertei câștigătoare cu respectarea prevederilor legale în materia achizițiilor publice.

SC NEW KOPEL CAR IMPORT SRL precizează că ulterior depunerii ofertei, comisia de evaluare a procedat la verificarea îndeplinirii criteriilor de calificare prin analiza informațiilor din DUAE și a documentelor atașate, sens în care respins ca inacceptabilă oferta SC NEW KOPEL IMPORT CAR SRL.

Astfel, arată că prin adresa DPR nr. 106348/28.07.2022, autoritatea contractantă i-a solicitat clarificări privind pretinse neconcordanțe referitoare la îndeplinirea condițiilor de formă și conținut ale garanției de participare, respectiv: „Având în vedere analiza documentului postat în SEAP, respectiv garanția de participare constituită prin Scrisoarea de garanție de participare la licitație nr. 202207341WIZ din data de 28 iulie 2022 emisă de către WIZ COVER IFN SA, comisia de evaluare a constatat că aceasta nu îndeplinește condițiile prevăzute de art. 36 din HG nr. 395/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului- cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare și a punctului 111.1.6. a) Garanție de participare din fișa de date a achiziției, vă solicităm să clarificați acest aspect”; prin adresa nr. 45/02.08.2022, încărcată în SEAP la aceeași dată, au fost clarificate aspectele solicitate, contestatorul făcând trimitere la art. 36 lit. b) alin. (5) din Legea nr. 98/2016, potrivit cărora: „autoritatea contractantă nu are dreptul (...) b) de a limita posibilitatea de prezentare de garantare numai la cele care sunt emise de către societăți bancare sau numai la cele care sunt emise de către societăți de asigurări”.

Ulterior, prin adresa nr. DPR 120104/23.08.2022, autoritatea contractantă solicită precizarea modului concret prin care instrumentul de garantare respectă cerințele art. 3 din OUG nr. 99/2006.

Contestatorul precizează că a încărcat în SEAP adresa fără număr de înregistrare din 25.08.2022 prin care a răspuns solicitării de clarificări arătând în mod concret de ce argumentele/constatările indicate/ menționate în adresă nu sunt aplicabile, întrucât contravin unei norme juridice imperative din Normele metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016, respectiv de ce instrumentul de garantare prezentat trebuie acceptat.

Precizează că în data de 16.12.2022 a luat cunoștință, din raportul procedurii, despre decizia autorității contractante de a respinge ca inacceptabilă oferta depusă, prin adresa de comunicare a rezultatului procedurii nr. DPR 1354 din 16.12.2022 postată în SEAP la data de 19 decembrie 2022, fiind comunicate și motivele care au stat la baza acestei decizii.

În ceea ce privește decizia autorității contractante de a respinge oferta ca inacceptabilă în baza art. 137 alin. (2) lit. b), art. 134 alin. (5) din HG nr. 395/2016, argumentele de fond ale deciziei de respingere nefiind nemotivate, contestatorul precizează că deși autoritatea contractantă nu a precizat în mod explicit în cuprinsul adresei de comunicare a rezultatului procedurii de ce scrisoarea de garanție de participare la licitație nr. 202:207341 WIZ/28.07.2022, emisă de WIZ COVER IFN SA nu îndeplinește condițiile prevăzute de art. 36 din HG. nr. 395/2016, prin răspunsul la clarificări nr. 45/02.08.2022 a fost explicat în mod clar faptul că art. 36 lit. b) alin. (5) din Legea nr. 98/2016, prevede că: „autoritatea contractantă nu are dreptul (...) b) de a limita posibilitatea de prezentare de garantare numai la cele care sunt emise de către societăți bancare sau numai la cele care sunt emise de către societăți de asigurări”; s-a mai precizat de asemenea că instrumentul de garantare îndeplinește și și celelalte cerințe ale autorității, respectiv cele referitoare la quantum, perioadă de valabilitate, caracterul irevocabil și executarea necondiționată.

Reiterează totodată că prin răspunsul din data de 25.08.2022 a prezentat în mod detaliat și concret motivele pentru care considerentele respective nu sunt valide, iar autoritatea contractantă are obligația de a accepta scrisoarea de garanție de participare la licitație nr. 2207341 WIZ/28.07.2022, emisă de WIZ COVER IFN SA.

În ceea ce privește Notificarea ANAP invocată de către autoritatea contractantă, contestatorul subliniază că aceasta nu este aprobată prin ordin sau instrucțiune.

Față de constatarea potrivit căreia „WIZ COVER IFN SA nu se regăsește în Registrul instituțiilor de credit postat pe site-ul Băncii Naționale a României”, contestatorul precizează că a respectat cerințele din cuprinsul fișei de date a achiziției pct. III.1.6.a) Garanția de participare

din fișa de date, astfel cum a fost indicată chiar de autoritatea contractantă la pct. III.1.9 din cadrul aceleiași secțiuni.

În final, SC NEW KOPEL CAR IMPORT SRL solicită accesul la dosarul cauzei.

KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S, formulează cererea de intervenție accesorie, în interesul autorității contractante, prin adresa nr. 124960/09.01.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 1314/10.01.2023, solicitând admiterea în principiu a prezentei cereri de intervenție accesorie, cu consecința respingerii contestației depusă de SC BMC TRUCK & BUS SA; menținerea în totalitate a raportului procedurii și a actelor conexe și subsecvente acestuia, în ceea ce privește oferta KARSAN; obligarea SC BMC TRUCK & BUS SA la plata cheltuielilor de judecată ocazionate cu prezentul demers.

Preliminar, intervenientul face o scurtă prezentare a prezentei proceduri, menționând totodată și faptul că raportat la data publicării în SEAP a contestației, de către autoritatea contractantă, respectiv 28.12.2022, prezenta cerere de intervenție este formulată în termenul legal.

De asemenea, în ceea ce privește admisibilitatea cererii de intervenție, face trimitere dispozițiile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, precum și art. 61 alin. (1) cpc., subliniind că, condiția interesului în formularea acesteia este îndeplinită prin faptul că oferta sa este clasată pe primul loc, oferta SC BMC TRUCK & BUS SA fiind clasată pe locul II.

Cu privire la criticile SC BMC TRUCK & BUS SA, intervenientul precizează că principalele argumente ale cererii de intervenție urmează a fi prezentate conform următoarei structuri, similare structurii contestației, respectiv:

- Secțiunea 1: Accesul la dosarul achiziției publice nu a fost îngăduit;
- Secțiunea 2: Netemeinicia contestației formulate de SC BMC TRUCK & BUS SA în raport de presupusele aspecte de neconformitate ale ofertei KARSAN;
- Secțiunea 3: Netemeinicia contestației formulate de SC BMC TRUCK & BUS SA în raport de presupusa necorespondere a ofertei KARSAN cu cerințele documentației de atribuire modificate prin Răspunsul consolidat la solicitările de clarificări ale operatorilor economici;
- Secțiunea 4: Netemeinicia contestației formulate de SC BMC TRUCK & BUS SA în raport de presupusa nelegalitate a evaluării documentelor suport DUAE;
- Secțiunea 5: Netemeinicia contestației formulate de SC BMC TRUCK & BUS SA în raport de pretinsa modificare a propunerii financiare KARSAN.

1. Accesul la dosarul achiziției publice nu a fost îngăduit

Intervenientul precizează că în condițiile în care, BMC TRUCK & BUS SA a motivat în mod amplu contestația prin citarea în nenumărate rânduri din răspunsurile la solicitările de clarificări, dar și din oferta integrală

depusă, se poate constata că alegația conform căreia accesul la dosarul achiziției publice ar fi fost îngăduit nu este reală, considerând că un nou acces la documentele confidențiale din oferta KARSAN, parte din dosarul constituit la CNSC, nu poate fi justificat.

2. Netemeinicia contestației în raport de presupusele aspecte de neconformitate ale ofertei KARSAN.

Intervenientul precizează că oferta sa a îndeplinit cerința privind prezentarea unui buletin de încercări realizat de către un laborator acreditat UE.

Raportat la acest aspect, conform cerinței de la pct. 3.4.1.4.7 Specificații operaționale din Caietul de sarcini (a se vedea pag. 16), autoritatea contractantă a impus tuturor ofertanților, ca buletinul de încercări din care rezultă consumul de energie pentru ciclul de deplasare E-SORT 1 al autobuzelor oferite să fie realizat de către un laborator acreditat UE, cu scopul de a se asigura astfel ca laboratorul respectiv funcționează la standarde UE de calitate înaltă și adecvată.

În sensul celor de mai sus, s-a depus în cadrul ofertei tehnice, astfel cum se solicită în documentația de atribuire, buletinul de încercări emis de un laborator acreditat conform standardelor UE [i.e., Optival Belgelendirme Hizmetleri A.S („Optival”)] care are sediu / puncte de lucru în Istanbul, Turcia, dar și în alte state inclusiv state membre UE, precum Germania.

Astfel, arată că Optival oferă servicii de testare SORT pentru producătorii de autobuze și efectuează teste SORT în cadrul laboratorului acreditat UE [i.e., conform reglementarilor Uniunii Europene și ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (UNECE), în baza standardelor ISO 17020 și ISO 17025], iar certificatul Optival de acreditare este emis de Autoritatea Națională de Standardizare din Irlanda (în limba engleză „The National Standards Authority of Ireland”, denumită în cele ce urmează „NSAI”), atașat prezentei. NSAI este, la rândul său, atestată de către Consiliul National Irlandez de Acreditare (în limba engleză „The Irish National Accreditation Board”, denumit în cele ce urmează „INAB”), organismul național de acreditare al Irlandei (stat membru UE), conform Regulamentului (CE) nr. 765/2008.

Mai mult, NSAI este autoritate desemnată conform Regulamentului (UE) 2018/8583 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței pentru autovehicule și remorcile acestora, precum și pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE.

Menționează de asemenea că Optival este un laborator acreditat și la nivel global, prin certificat de acreditare emis de Cooperarea Internațională de Acreditare a Laboratoarelor (în limba engleză „the International Laboratory Accreditation Cooperation”, denumită în cele ce urmează „ILAC”) și de Serviciul Internațional de Acreditare (în limba

engleză „the International Accreditation Service”, denumit în cele ce urmează „IAS”), ambele organizații respectând inclusiv standardele europene și având ca membru afiliat sub denumirea de Organism de Cooperare Regionala Recunoscut (în limba engleză „Recognised Regional Cooperation Body”) însăși Organizația Europeană pentru Acreditare (în limba engleză „the European Accreditation”, denumită în cele ce urmează „EA”), organizație desemnată oficial de către Comisia Europeană prin intermediul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 pentru a dezvolta și menține un acord multilateral de recunoaștere reciprocă, bazat pe o infrastructură de acreditare armonizată, care are ca membri toate organismele naționale de acreditare din țările membre.

Consideră de asemenea că nu sunt relevante argumentele invocate de contestator în paragrafele 23 și 24 din contestație conform cărora din cerința autorității contractante ar rezulta că „laboratorul respectiv trebuie să se afle într-un stat membru al Uniunii Europene, doar astfel putând beneficia de atestarea conferita de către organismul național de acreditare al unui stat membru” și că „buletinul de încercări realizat de către un laborator aflat în Turcia (...) nu poate și nu este acreditat UE, Turcia nefiind stat membru al Uniunii Europene”.

În susținere celor de mai sus, invocă jurisprudența CNSC.

Cu privire la mențiunile în opinia sa tendențioase legate de rezultatul buletinelor de încercări, intervenientul precizează că acestea nu au nicio legătură cu acreditarea laboratoarelor care efectuează astfel de testări, cum în mod greșit a insinuat contestatorul.

În legătură cu tipologia specifică a testării E-SORT, menționează că nu există alte standarde și/sau acreditări specifice, acestea fiind realizate doar la nivelul UITP. Buletinele de încercări fiind efectuate cu strictețe conform recomandărilor și standardelor UITP (în limba engleză „The International Association of Public Transport”), singurul organism (internațional de altfel) care a standardizat o metodologie pentru efectuarea testelor E-SORT.

Prin urmare, consideră că argumentul contestatorului, conform căruia „neîndeplinirea condițiilor privind acreditarea UE se reflectă în rezultatul rapoartelor de încercare prezentate de către ofertantul declarat câștigător” este lipsit de sens.

De asemenea, contrar argumentelor de la paragrafele 26, 27 și 28 din contestație, intervenientul arată că în conformitate cu recomandările UITP, pentru standardul E-SORT ciclul 1 (urban greu), testele se efectuează cu instalațiile electrice de încălzire pentru sezonul rece oprite.

Cu privire la critica conform căreia ofertantul declarat câștigător și-a completat oferta prin răspunsurile la clarificări, intervenientul precizează că răspunsurile la clarificări au avut strict rolul de confirmare a unor informații existente în ofertă

- Răspunsul la întrebarea nr. 5

Cu privire la acest motiv de contestare, intervenientul precizează că asumarea ferma a coeficientului de disponibilitate de 96% s-a realizat în

cadrul ofertei tehnice la punctul 3.4.1.4.7.2, pag. 36 din aceasta, diferența numărului de zile fiind doar o simplă eroare de calcul. Prin declarația depusă ca răspuns la solicitarea de clarificare s-a realizat doar o reconfirmare a coeficientului de disponibilitate de 96% conform celor asumate în cadrul punctului menționat supra din oferta tehnică

- Răspunsul la întrebarea nr. 6

Intervenientul precizează că asumarea fermă a graficului de livrare a existat de la bun început în oferta depusă respectiv punctul 3.4.1.1., pag. 14 și punctul 3.5.2.2., pag. 134 din oferta tehnică, precum și Anexa nr. 64 la oferta - Graficul de livrare. Declarația care a fost depusă pentru a da curs solicitării exprese a autorității contractante a avut un caracter pur formal, cu rolul strict de reconfirmare a celor deja asumate în cadrul ofertei tehnice.

- Răspunsul la întrebările nr. 7 și nr. 9

Intervenientul precizează că garantarea compatibilității totale între sistemul de captare instalat pe autobuz și cel de pe stațiile electrice de încărcare rapidă a fost asumată în mod ferm prin propunerea tehnică, conform punctului 3.4.1.5.24.5; iar, în cadrul punctului 4, pag. 139 din propunerea tehnică a fost asumat în mod ferm că la ieșirea din garanție a ultimului lot de autobuze electrice sa va preda achizitorului ultima variantă de soft de configurare aplicată pe autobuzele livrate. Prin urmare, declarațiile depuse în cadrul răspunsurilor la întrebările nr. 7 și nr. 9 au strict rolul de reconfirmare a unor informații existente și asumate în cadrul ofertei tehnice și nu reprezintă completări nepermise ale ofertei.

- Răspunsul la întrebarea nr. 10

Din Anexa nr. 60 - Certificat de omologare, depusă de la momentul inițial, rezultă că autobuzul ofertat este omologat conform cerințelor din caietul de sarcini (pantograful fiind și el inclus în certificatul de omologare).

Declarația pe proprie răspundere a fost depusă doar pentru că a fost solicitată în mod expres, având rol de re-confirmare, deși nu era necesară, deoarece KARSAN nu se află în situația în care un anumit subsansamblu să nu se regăsească în certificatul de omologare de tip prezentat inițial în ofertă. Din declarație rezultă în mod clar că produsul KARSAN „este omologat conform cerințelor din caietul de sarcini”.

În ce privește restul conținutului declarației, acesta a fost păstrat urmând modelul anexei din răspunsul consolidat nr. 94924/08.07.2022, pentru a evita alte clarificări ne-necesare din partea autorității contractante asupra conținutului declarației.

În ceea ce privește dreptul autorității contractante de a solicita clarificări și/sau completări cu privire la documentația depusă de un ofertant, intervenientul face trimitere la prevederile art. 209 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, precum și la jurisprudența UE și a CNSC.

Intervenientul precizează că oferta sa respectă cerințele privind elaborarea propunerii tehnice.

În cazul cerinței referitoare la obligativitatea accesoriilor, echipamentelor și instalațiilor solicitate, asumarea acestora s-a făcut în cadrul ofertei tehnice la punctul 3.4.1.6, detalieri suplimentare fiind cuprinse și în Anexa nr. 48 a propunerii tehnice.

Cu referire la cerința de la punctul 3.4.1.5.16, referitoare la sistemul de rulare, produsul Karsan nu necesită sistem de protecție al piulițelor, implicit chei speciale, motiv pentru care intervenientul precizează că nu a considerat necesară detalierea cerinței, ci doar asumarea conformității acesteia.

Referitor la cerința de la punctul 3.4.1.3.2., arată că este evident că dintr-o simplă eroare materială verbul „trebuie” a fost inserat într-un paragraf din cadrul acestui punct. De altfel, este prevăzut în cadrul punctului 3.4.1.3.2., pag. 27 din oferta tehnică a KARSAN cum autobuzul electric este dotat inclusiv cu protecție la supratensiuni, fiind detaliate caracteristicile acesteia.

Cu referire la celelalte cerințe invocate de BMC în paragraful 72 din contestație, intervenientul arată că și în aceste cazuri, verbul „trebuie” a fost inserat din eroare, existența acestui verb în paragrafe izolate din cadrul ofertei tehnice nefiind de natură să atragă neconformitatea ofertei. Cerințele au fost asumate în mod corespunzător în cadrul ofertei tehnice, astfel:

a) cerința privind rezistența la forțele mecanice - a fost asumată în mod corespunzător în cadrul punctului 3.4.1.3.3, pag. 30 din oferta tehnică;

b) cerința privind caroseria - a fost asumată în mod corespunzător în cadrul punctului 3.4.5.1.1, pag. 39 din oferta tehnică;

c) cerința privind ușile de acces - a fost asumată în mod corespunzător la punctul 3.4.1.5.5, pag. 45 și 46 din oferta tehnică;

d) cerința privind capacele de vizitare la motoare - a fost asumată în mod corespunzător la punctul 3.4.1.5.7.2, pag. 48 din oferta tehnică;

e) cerința privind canalele de cabluri - a fost asumată în mod corespunzător la punctul 3.4.1.5.8, pag. 49 din oferta tehnică;

f) cerința privind scaunele pentru pasageri - a fost asumată în mod corespunzător la punctul 3.4.1.5.12.1, pag. 52 din oferta tehnică;

g) cerința privind rampa de acces pentru cărucioare - a fost asumată în mod corespunzător la punctul 3.4.1.5.12.2, pag. 54 din oferta tehnică;

h) cerința privind organizarea habitaculului conducătorului auto - a fost asumată în mod corespunzător în cadrul punctului 3.4.1.5.13.1, pag. 56 din oferta tehnică;

i) cerința privind instalația de aer comprimat - a fost asumată în mod corespunzător la punctul 3.4.1.5.20, pag. 69 din oferta tehnică;

j) cerința privind sistemul de frânare - a fost asumată în mod corespunzător în cadrul punctului 3.4.1.5.21 din oferta tehnică, iar sculele și dispozitivele speciale sunt prevăzute în cadrul Anexei nr. 1.1 la oferta tehnică.

Cu referire la cerința privind puntea spate, aceasta a fost asumată în mod corespunzător în cadrul punctului 3.4.1.5.18, pag. 66 din oferta tehnică; cerința privind remedierea unei eventuale situații de scădere a capacității SRSEE sub 80% din capacitatea nominală la terminarea perioadei de garanție a fost garantată în mod corespunzător de Karsan în cadrul punctului 3.5.1.1, pag. 126 din oferta tehnică, fiind asumat că acest lucru va fi verificat pe calea unei inspecții/verificări tehnice și remediat, după caz.

Intervenientul precizează că oferta sa respectă cerințele minime ale caietului de sarcini.

Cu referire la cerințele de la punctul 3.4.1.2. - Condiții tehnice obligatorii, subpunctul 17 din caietul de sarcini, raportat la critica contestatorului potrivit căreia KARSAN condiționează îndeplinirea acestor cerințe, intervenientul face trimitere la mențiunile de la punctul 3.4.1.2, subpunctul 17, de la pag. 18-19 din oferta tehnică depusă, cu luarea în considerare a sensului real al sintagmei „disponibilitatea vehiculului”, iar nu interpretarea vădit eronată a acestei sintagme oferită de contestator. Sintagma „disponibilitatea vehiculului” se referă strict chiar la funcționarea acestuia, așa cum poate fi dedus cu ușurință, dat fiind că sistemul ITS în general și computerul de gestiune management vehicul („CGMV”) în special, nu pot colecta sau înregistra date privind viteza vehiculului, dacă acesta este indisponibil/oprit.

Referitor la aceeași cerință privind CGMV raportat la cerința 3.4.1.5.27.1. din caietul de sarcini, precum și raportat la critica contestatorului, intervenientul precizează că se face distincție între parametrii de autodiagnoză, semnalizare și diagnoză ai vehiculului și cei legați de sistemele ITS, și ca, implicit afirmația de la paragraful 82 din contestația BMC este falsă.

Astfel, solicită Consiliului ca pe lângă mențiunile de la pag. 91 din cadrul ofertei tehnice a KARSAN, să constate și mențiunile de la punctul 3.4.1.2, subpunctul 16 și subpunctul 17, de la pag. 18-19 din ofertă.

Pentru claritate, menționează că, așa cum rezultă din oferta KARSAN, prin conectarea computerului de bord atât la magistrala CAN (care cuprinde toată informația legată de toate subsistemele vehiculului, cum ar fi motor/motoare, transmisie, sistem electric, sistem pneumatic, suspensie, franare, usi, HVAC etc.), cât și la restul infrastructurii ITS (validatoare, numărătoare etc.), îi este asigurat acestuia acces total la autodiagnoză și semnalizare pentru facilitarea conducerii autobuzului și diagnoza pentru mentenanță. Astfel, consideră că este necesar ca echipamentele să fie conectate pentru a putea transmite date către computerul de bord, afirmațiile contestatorului fiind lipsite de sens.

Precizează de asemenea că în oferta depusă este specificat în mod clar că informarea călătorilor se realizează pe cale audio-vizuala, spre exemplu, în cadrul următoarelor puncte:

a) punctul 3.4.1.2, subpunctul 17 și subpunctul 18, pag. 18-19 din oferta tehnică;

- b) punctul 3.4.1.5.27.2, pag. 95 din oferta tehnică;
- c) punctul 3.4.1.5.33.2, pag. 106-107 din oferta tehnică.

De asemenea, subliniază că standardul ISO/IEC14443 este standardul care reglementează funcționarea cardurilor contactless.

În ceea ce privește cerința de la punctul 3.4.1.5.27.2 - Computer gestione management vehicul (CGMV) din caietul de sarcini, întrucât în documentația de atribuire nu există o cerință explicită pentru un răspuns punct cu punct și că a considerat mai potrivit să menționeze îndeplinirea respectivelor specificații ale cerinței criticate (și) în alte părți ale ofertei, fiindu-i permisă în mod expres aceasta prerogativă, intervenientul precizează următoarele:

a) a se vedea mențiunile din cadrul ofertei tehnice a KARSAN, de la punctul 3.5.3.3, pag. 136, ce privesc instruirea personalului pentru utilizare; caietul de sarcini a cuprins o altă secțiune (mai largă) dedicată specificațiilor privind training-ul, la care s-a răspuns conform cerințelor respective;

b) a se vedea mențiunile din cadrul ofertei tehnice a KARSAN, de la punctul 3.4.1.5.27.2., pag. 94,96 și 97; oferta acoperă toate cerințele formulate în paragraful menționat de contestator și, în plus, acoperă și licențele ofertate de tip perpetuu, așa cum s-a solicitat în altă secțiune a caietului de sarcini;

c) a se vedea mențiunile din cadrul ofertei tehnice a KARSAN, de la punctul 3.4.1.5.27.2., pag. 94 și de la punctul 3.4.1.5.13.5, pag. 58; tot în cadrul acestui punct, la pag. 62, se menționează că datele stocate sunt disponibile/accesibile pentru alte sisteme prin interfață standardizată. Computerul de bord comunică wireless (WLAN), folosind interfețe standardizate prin care poate exporta datele și către alte sisteme. SIRI este abrevierea folosită în domeniu pentru interfața standard ofertată de KARSAN;

d) a se vedea mențiunile din cadrul ofertei tehnice a KARSAN, de la punctul 3.4.1.5.27.2, pag. 94; cerința este îndeplinită, fiind dublată de asemenea de o altă cerință formulată într-un alt paragraf din caietul de sarcini, referitor la sistemul de management trafic, a cărui denumire consacrată în literatura de specialitate este UTC (Urban Trafic Control).

e) toate interfețele de descărcare a datelor și software-ul aferent sunt incluse în ofertă pentru că altfel nicio funcționalitate nu poate fi livrată. De altfel, mențiunile cu privire la acestea se regăsesc în numeroase cerințe formulate de autoritatea contractantă, iar conformitatea ofertei KARSAN în privința acestor specificații este descrisă inclusiv în cadrul punctului 3.4.1.5.27.2 din ofertă. Această specificație este redundantă, având în vedere inclusiv specificația de la punctul b) supra, la care s-a răspuns conform;

f) CGMV-ul nu este un PC și nu poate permite editarea de alte rapoarte stocate în baza de date. În fapt, această specificație se referă la modulul software back-office care agregă, sub forma unei baze de date, toate datele transmise de CGMV-urile instalate pe vehicule către server.

Aceeași cerința se regăsește și în alte capitole, la care KARSAN a răspuns conform specificațiilor indicate;

g) În Caietul de sarcini, nu s-a solicitat indicarea exactă a amplasării componentelor echipamentului. Dacă acest lucru s-ar fi solicitat, s-ar fi precizat cu exactitate poziția sau opțiunile pe care autoritatea contractantă le va avea la dispoziție.

h) cu referire la specificația privind numărul suficient de mufe de care trebuie să dispună CGMV-ul, se vor avea în vedere mențiunile de la punctul 3.4.1.5.27.2, pag. 95 din oferta tehnică a KARSAN și cele din fișa tehnică OBC, furnizată în cadrul procedurii. Informația a fost furnizată, CGMV-ul deținând destule interfețe expuse prin conectori/mufe standard pentru a permite conectarea tuturor echipamentelor îmbarcate (e.g., sistem automat de taxare, infotainment, numărare călători etc.).

Intervenientul menționează că oferta sa respectă cerința de la punctul 3.4.1.5.33.2 punctul B - Unitate audio (amplificator) din caietul de sarcini, în ceea ce privește specificarea modului de distribuire a boxelor. Astfel, în Anexa nr. 30 la oferta tehnică, privind Arhitectura sistemului informatic, este specificat atât modul de distribuire a boxelor, cât și controlul acestora din computerul de bord al autobuzului.

De asemenea, din oferta tehnică depusă, punctul 3.4.1.4.7.2, pag. 36, rezultă că procentul de disponibilitate asumat este de 96%, în timp ce procentul maxim al autobuzelor care nu pot fi disponibile pentru operare din punct de vedere tehnic este de 4%.

Așadar, arată că deși numărul de zile disponibile a fost transcris inițial în mod greșit, această eroare fiind subsumată unei simple erori de calcul/aritmetice, răspunsul la întrebarea nr. 2 din solicitarea de clarificări fiind cât se poate de concludent, având strict rolul de reconfirmare a procentului de disponibilitate de 96% asumat în cadrul ofertei, rezultând în fapt, disponibilitatea anuală a unui autobuz timp de 350 de zile.

În ceea ce privește punctajul pentru factorul de evaluare privind garanția extinsă de tip „Full Warrantif” ofertată, intervenientul precizează că acesta a fost corect acordat, acest motiv de contestare invocat de contestator fiind nefondat, întrucât punctajul pentru factorul de evaluare privind garanția extinsă de tip „Full Warranty” ofertat a fost corect acordat.

3. Netemeinicia contestației formulate de SC BMC TRUCK & BUS SA în raport de presupusa necorespondere a ofertei KARSAN cu cerințele documentației de atribuire modificate prin răspunsul consolidat la solicitările de clarificări.

Intervenientul precizează că prin Răspunsul consolidat nr. 94924/08.07.2022, a fost solicitat de un operator economic interesat reducerea termenului de plată și termenului de recepție de la maxim 60 de zile la maxim 30 de zile (a se vedea întrebarea 11 de la pag. 11 din Răspunsul consolidat nr. 94924/08.07.2022) deoarece „termenul de plată ar fi de pana la 4 luni ceea ce este nejustificat de mare. (...)”, iar autoritatea contractantă a fost de acord cu aceasta solicitare, însă fără a modifica cerința în mod expres. Dat fiind că această cerință nu a fost corelată

expressis verbis cu propunerea de contract, KARSAN a urmat întocmai prevederile caietului de sarcini și a oferit termenele de maxim 60 de zile pentru plata și recepție, în conformitate cu prevederile de la pct. 6.1. din caietul de sarcini.

Așadar, întrucât aceste termene sunt în beneficiul autorității contractante, intervenientul consideră că măsura reevaluării ofertei KARSAN pentru oferirea unui termen de plată mai extins autorității contractante este disproporționată, în condițiile în care, nu are niciun impact negativ pentru bugetul sau activitatea acesteia; data livrării produselor rămâne aceeași, astfel că păstrarea termenelor de plata și recepție de maxim 60 de zile profită exclusiv autorității contractante.

4. Netemeinicia contestației formulate de SC BMC TRUCK & BUS SA în raport de presupusa nelegalitate a evaluării documentelor suport DUAE.

Față de criticile contestatorului, intervenientul arată că acordarea unei prelungiri a termenului de răspuns (prin încărcarea în SEAP a răspunsului la solicitarea KARSAN de extindere a termenului) nu este în nici un caz menită a favoriza oferta KARSAN, în condițiile în care, raportat la complexitatea ofertei și la volumul de documente necesar a fi depuse la acel moment, termenul de răspuns oferit inițial era într-adevăr foarte scurt; mai mult, autoritatea contractantă a acceptat prelungirea termenului de răspuns cu doar 1 (o) zi lucrătoare, dat fiind că 26 și 27 noiembrie au fost zile nelucrătoare, astfel că în nici un caz nu se poate reține o favorizare prin această extindere.

Precizează de asemenea că solicitarea declarației privind beneficiarii reali ai acțiunilor KARSAN a fost transmisă prin adresa nr. DPR 177201/22.11.2022 referitor la documentele justificative, în contextul prevederilor art. 5K alin. (1) din Regulamentul UE nr. 833/2014, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul UE nr. 2022/576, coroborate cu art. 53 alin. (2) și (3) din Legea 98/2016, al cărui scop unic era demonstrarea că din acționariatul KARSAN nu face parte vreo persoană fizică sau juridică rusă sau stabilită în Rusia; aceasta solicitare a survenit ca o măsură de precauție în evaluarea documentelor suport DUAE, ținând cont de contextul geopolitic și economic actual.

5. Netemeinicia contestației formulate de SC BMC TRUCK & BUS SA în raport de pretinsa modificare a propunerii financiare a KARSAN.

Raportat la elementele identificate de autoritatea contractantă ca neconcordante, intervenientul precizează că deși a menționat în mod corect de la început prețurile oferite pe fiecare reper (obiect) menționat în anexele la Formularul 9, în tabelele aferente anexelor s-au strecurat erori aritmetice minore la transcrierea valorilor raportate la numărul de bucăți în cadrul a doar 4 obiecte auxiliare oferite (dintr-un total de aproximativ 150 de repere), însă respectivele erori nu erau de natură a impacta prețul oferit pentru fiecare reper în cadrul anexelor la Formularul 9, și nici prețul total al ofertei, ambele rămânând neschimbate.

Consideră de asemenea că autoritatea contractantă a procedat în mod corect la încadrarea discrepantelor minore identificate ca erori de calcul, KARSAN procedând legal la clarificarea prin corecție a acestor discrepante minore cu respectarea principiilor prevăzute la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016.

Intervenientul menționează că toate prețurile obiectelor în discuție sunt ale unor componente auxiliare, și în nici un caz nu pot fi încadrate drept componente esențiale din structura autobuzelor și a stațiilor de încărcare, astfel că nu sunt de natură a modifica într-un mod nepermis oferta KARSAN.

Așadar consideră că și din perspectiva relevanței valorice, erorile minore de calcul corectate prin răspunsul din 14.10.2022 la solicitarea de clarificări nr. 151055/13.10.2022 nu sunt de natură a afecta în vreun fel oferta sau a crea un avantaj acesteia.

În final, intervenientul solicită accesul la dosarul cauzei.

Prin adresa nr. DPR 1985/29.12.2022, înregistrată la CNSC sub nr. 64405/30.12.2022, autoritatea contractantă transmite parte din dosarul achiziției publice.

Prin adresa nr. 06/03.01.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 328/04.01.2023, autoritatea contractantă transmite punctul de vedere cu privire la contestația formulată de SC BMC TRUCK & BUS SA.

Preliminar, autoritatea contractantă face o scurtă prezentare a prezentei proceduri de atribuire.

De asemenea, în ceea ce privește caracterul confidențial al ofertelor depuse, autoritatea contractantă invocă dispozițiile art. 57 alin. (1) și art. 217 alin. (5) și (6) din Legea nr. 98/2016, art. 123 alin. (1) din HG nr. 395/2016, precizând că oferta tehnică declarată câștigătoare îndeplinește cerințele legale pentru a fi considerată confidențială.

În ceea ce privește fondul cauzei, autoritatea contractantă solicită Consiliului respingerea contestației formulată de SC BMC TRUCK & BUS SA ca nefondată, din considerentele ce vor fi expuse mai jos:

- KARSAN a prezentat un raport de încercări acreditat UE;
- raportul tehnic prezentat de KARSAN în anexa 61 sort test a fost prezentat la oferta tehnică pentru evidențierea autonomiei declarate (factor de evaluare). Acest raport conține și informațiile referitoare la consumul de energie, conform procedurii UITP - E-SORT.
- laboratorul OPTIVAL ce a elaborat raportul de testare E-SORT pentru autobuzul ofertat este acreditat de către IAS (International Accreditation Service), organism de acreditare membru al acordului de recunoaștere internațională ILAC-MRA (Multilateral Recognition Agreement).
- această acreditare este recunoscută în România, stat membru UE, întrucât RENAR, organismul național unic de acreditare în temeiul OG 23/2009 și în baza prevederilor Regulamentului (CE) nr.765/2008, este de asemenea organism membru al acordului de recunoaștere internațională ILAC-MRA (Multilateral Recognition Agreement);

- raportul tehnic prezentat de KARSAN în anexa 61 este emis de un organism de testare și certificare care este acreditat de IAS - International Accreditation Service. IAS este membră a ILAC-MRA; conform celor precizate de RENAR pe site-ul său, aceasta este asociația mondială pentru acreditarea laboratoarelor, organismelor de inspecție, furnizorilor de încercări de competența și producătorilor de materiale de referință, având ca membri organisme de acreditare și organizații ale părților interesate din întreaga lume;
- conform certificatului de acreditare AA-809 emis de IAS pentru OPTIVAL, emitentul Raportului tehnic ESORT pentru autobuzul oferit de KARSAN, OPTIVAL este acreditat conform reglementărilor directivelor și standardelor europene inclusiv pentru testare SORT/ E-SORT;
- conform certificatului de acreditare TL-974 emis de IAS pentru OPTIVAL, emitentul Raportului tehnic ESORT pentru autobuzul oferit de KARSAN, OPTIVAL este acreditat conform reglementărilor directivelor și standardelor europene inclusiv Directiva UE 2007/46/EC, în baza căreia s-a realizat omologarea autobuzului oferit de KARSAN respectiv Regulamentele ECE-ONU nr. 100 și 107 aplicabile tipului de vehicul ce face obiectul procedurii;
- având în vedere faptul că Raportul tehnic E-SORT a fost emis de un organism acreditat în baza reglementărilor directivelor și standardelor europene aplicabile, comisia de evaluare a considerat raportul tehnic depus de KARSAN ca fiind conform;
- autoritatea contractantă nu a solicitat în caietul de sarcini sau prin fișa de date, cu privire la autonomia declarată (cap. 3.4.1.5.24.2., 3.4.1.5.24.3.) ca buletinul E-SORT ciclul 1 să fie eliberat de către un laborator acreditat UE, modalitatea de proiectare și fabricare a vehiculului electric fiind în sarcina fiecărui ofertant astfel încât să asigure încadrarea în cerințele privind omologarea, cerințele autorității contractante și asigurarea unui nivel cât mai ridicat al autonomiei (factor de evaluare);
- cu privire la pct. 3.4.1.4.7 din caietul de sarcini, comisia de evaluare a realizat verificarea cerinței pentru declararea consumului de energie al autobuzului (kWh/100 km), ofertantul KARSAN prezentând un buletin de încercări un test E-SORT - raport tehnic emis de către un laborator acreditat IAS, respectând regulamentele și directivele UE în vigoare cu privire la testarea E-SORT, conform documentelor anexate;
- chiar dacă CNSC va considera că raportul de încercări prezentat de KARSAN nu este emis de un organism acreditat UE, documentația de atribuire prevede că se pot depune și alte mijloace de probă, nu numai un raport de încercări realizat de un laborator acreditat UE.

Autoritatea contractantă precizează că răspunsurile KARSAN la clarificări nu reprezintă o modificare a ofertei.

În acest sens, menționează că așa cum rezultă din procesul verbal privind evaluarea conformității propunerilor tehnice cu prevederile caietului de sarcini și, după caz, cu factorii de evaluare din data de 04.10.2022, comisia de evaluare a solicitat clarificări tuturor ofertanților

cu respectarea principiului tratamentului egal în sensul în care a solicitat ofertanților să prezinte declarații/angajamente care să confirme cele deja prezentate în ofertele tehnice depuse inițial, fiind prezentate informații clare în acest sens.

Precizează de asemenea că ofertantul KARSAN nu și-a modificat oferta inițială, ci doar a confirmat cele expuse în propunerea tehnică, sens în care face trimitere la mențiunile prezentate în procesul verbal din 04.10.2022 (pa. 20-21), cu privire la solicitările de clarificări, invocând totodată prevederile art. 127 alin. (1) lit. I) și art. 134 alin. (1) din HG nr. 395/2016.

Autoritatea contractantă precizează că oferta KARSAN respectă în totalitate cerințele caietului de sarcini, toate pretenziile neconformități invocate de către contestator, fiind speculații.

Cu privire cerințele legate de CGMV, autoritatea contractantă a considerat că explicațiile ofertantului KARSAN prezentate în cadrul ofertei tehnice nu fac decât să lămurească oferta tehnică și nicidecum să „condiționeze” sau „să restrângă”, așa cum în mod eronat susține contestatorul BMC.

În ceea ce privește clarificarea „dacă informarea călătorilor se poate realiza pe cale audio-vizuală sau doar pe cale audio ori doar vizuală”, autoritatea contractantă arată că această cerință este prezentată de ofertant și la cap. 3.4.1.5.33.2. Dotări cu instalații și echipamente electrice și electronice.

În ceea ce privește cerința referitoare la cardurile bancare, autoritatea contractantă arată că potrivit propunerii tehnice la cap. 3.4.1.5.33.4. Sistem Automat de Taxare, ofertantul a declarat: „Validatoarele au capacitatea de a valida atât carduri contactless tip MIFARE 1K și Ultralight, conform sistemului aflat în utilizare la Achizitor, cât și carduri bancare” și „Sistemul automat de taxare este pregătit să comunice online datele privind plata directă prin carduri bancare, către o bancă desemnată de Achizitor”.

Cu privire la computerul de gestiune management vehicul, raportat la criticile contestatorului, autoritatea contractantă menționează că la cap. 3.4.1.5.27.2. Computer Gestiune Management Vehicul (CGMV) din oferta KARSAN, se prevăd următoarele „Computerul de bord este destinat utilizării în transportul public. Acesta integrează toate funcțiile sistemului informatic, controlând celelalte echipamente îmbarcate, realizând comunicarea între vehicul și sistemul central și oferind suport șoferului în activitatea sa”.

Astfel, ofertantul menționează în clar faptul că computerul de bord îndeplinește toate funcțiile solicitate în caietul de sarcini, inclusiv Comanda și controlul sistemului audio video de informare călători; respectiv comunicare și interfață cu alte sisteme (numărare călători, sistem automat de taxare, etc); numărul de mufe pentru a conecta toate echipamentele îmbarcate, este în sarcina furnizorului, atâta timp cât respectă toate funcțiile solicitate.

Autoritatea contractantă precizează că a solicitat ofertantului KARSAN clarificări cu privire la numărul de zile raportat la procentul de disponibilitate declarat de acesta - 96 %, răspunsul la clarificare fiind concludent în sensul că acesta a răspuns clar că, coeficientul de disponibilitate este de 96%, la un număr de zile de 350.

În ceea ce privește punctajul pentru garanția suplimentară, autoritatea contractantă precizează următoarele:

- garanția completă de funcționare („FULL WARRANTY”) a fost asumată de furnizor prin valoarea de 480.000 km de la data punerii în exploatare sau 8 ani pentru autobuz în ansamblu, valori declarate în propunerea tehnică la cap. 3.4.1.2 pct. 27 din caietul de sarcini;
- comisia de evaluare a solicitat clarificări cu privire la valorile prezentate în oferta de KARSAN la cap. 3.5.1.4.1 și 3.5.1.4.2 din caietul de sarcini pentru activitățile de mentenanță zilnică și respectiv planificată, activități care se efectuează în cadrul garanției de 480.000 km sau 8 ani;
- nu se poate vorbi despre o „modificare de ofertă” așa cum susține în mod eronat contestatorul, în condițiile în care cei 480.000 km și 8 ani se regăseau în oferta tehnică, iar prin răspunsul la clarificare ofertantul și-a corectat eroarea materială.

Cu privire la critica referitoare la faptul că oferta KARSAN prevede un termen de plată mai mare decât cel din caietul de sarcini astfel cum a fost modificat prin răspunsul consolidat la clarificări, autoritatea contractantă precizează următoarele:

- prin caietul de sarcini în forma inițială, se prevedea că Achizitorul va efectua plata către furnizor în termen de maxim 60 zile de la recepția mărfii de către Achizitor;
- prin răspunsul consolidat la clarificări din data de 08.07.2022; autoritatea contractantă a fost de acord cu modificarea termenului de plată de la 60 zile la 30 zile;
- indicarea termenului de 60 de zile în oferta KARSAN nu este de natură a atrage neconformitatea ofertei conform art. 137 alin. (3) lit. b) din HG nr. 395/2016, dacă ofertantul și-a asumat să-și primească banii într-un termen mai lung.

Cu privire la documentele suport DUAE, raportat la criticile contestatorului, în lumina considerentelor art. 196 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 și luând în considerare cererea ofertantului declarat câștigător de prelungire a termenului de depunere a documentelor justificative, autoritatea contractantă precizează că întrucât termenul de răspuns a fost prelungit până la data de 28.11.2022, în conformitate cu prevederile legale, KARSAN a depus în termenul legal documentele justificative

Cu privire la oferta financiară, autoritatea contractantă precizează că ofertantul declarat câștigător nu a modificat-o, sens în care face trimitere la procesul verbal nr. 253/18.10.2022, unde s-a constatat faptul că există erori de calcul, respectiv că nu este corelat prețul unitar cu prețul total

raportat la cantitatea ofertată, solicitându-i acestuia să clarifice și să coreleze aceste aspecte precum și pozițiile marcate cu N/A.

În acest sens, precizează că ofertantul declarat câștigător a transmis răspunsul la solicitări în data de 14.10.2022, prin care a retransmis anexele la propunerea financiară prin care a eliminat erorile de calcul provenite din convertirea prețurilor din lire turcești/euro în lei și corelarea prețului unitar cu prețul total ofertat raportat la cantitatea ofertată și a clarificat inclusiv pozițiile marcate cu N/A.

Astfel, arată că nu au fost modificate coloanele „cantitate” sau „cantități minime/autobuz în perioada de garanție” și „valoare lei fără TVA” pentru fiecare poziție din Anexele la formularul de ofertă, ci doar au fost corectate prețurile unitare fără TVA, neintervenind o modificare a ofertei financiare.

Prin adresa nr. 05/03.01.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 317/04.01.2023, autoritatea contractantă transmite punctul de vedere cu privire la contestația formulată de SC NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, solicitând respingerea ca nefondată a acesteia, precizând că decizia de respingere a ofertei este legală, întrucât potrivit dispozițiilor legale în vigoare, garanția de participare poate fi emisă doar de o societate bancară sau de o societate de asigurări.

În susținerea afirmațiilor sale, autoritatea contractantă invocă prevederile art. 36 alin. (1) și (5) din HG nr. 395/2016, subliniind faptul că intenția legiuitorului de a stabili că vor fi acceptate garanții de participare emise doar de instituții de credit din România ori din alt stat sau de societăți de asigurări, iar societatea emitentă a garanției de participare WIZ COVER IFN SA nu se regăsește în Registrul instituțiilor de credit postat pe site-ul Băncii Naționale a României.

Menționează că pentru definirea noțiunii de instituție de credit trebuie avute în vedere dispozițiile art. 3 din OUG nr. 99/2006 privind instituțiile de credit și adecvarea capitalului.

Subliniază de asemenea că în fișa de date, se menționează în mod expres că „Instituțiile de credit din România vor fi interpretate *in stricto sensu* în conformitate cu prevederile art. 3 din OUG nr. 99/2006 privind instituțiile de credit și adecvarea capitalului, cu modificările și completările ulterioare.

De asemenea, precizează că sunt relevante în speță și prevederile art. 2 din Legea nr. 93/2009 privind instituțiile financiare nebancare, precum și activitățile permise prevăzute la art. 14 alin. (1) din același act normativ.

Astfel, coroborând prevederile celor două acte normative redade mai sus, în vigoare la data efectuării evaluării de către autoritatea contractantă, rezultă că instituțiile de credit sunt diferite de instituțiile financiare nebancare, fiind reglementate distinct, prin acte normative diferite.

De asemenea, chiar dacă societatea WIZ COVER IFN SA ar putea oferi servicii similare celor oferite de o instituție de credit, autoritatea

contractantă subliniază că aceasta este o societate nebancară, recunoscută ca atare, și nu este o instituție de credit (bancă, organizație cooperatistă de credit, bancă de economisire și creditare în domeniul locativ sau bancă de credit ipotecar). Prin urmare, consideră că nu există nici un temei legal care să-i permită autorității contractante să considere că cele două tipuri de entități sunt echivalente, astfel încât să considere îndeplinită condiția impusă de legiuitor la art. 36 alin. (1) din HG nr. 395/2016, în condițiile în care legea este fără echivoc în a considera că o societatea nebancară nu este o instituție de credit.

În susținere subliniază că însăși Banca Națională a României a opinat ferm în acest sens, așa cum rezulta din Notificarea ANAP din data de 10.01.2022.

Susține și că textul art. 36 alin. (5) din HG nr. 395/2016 nu adaugă și nu derogă de la regula generală regăsită la art. 36 alin. (1), potrivit căreia garanția de participare se constituie printr-un instrument de garantare emis de o instituție de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în condițiile legii. Drept urmare, nu poate fi primită sub nicio formă interpretarea contestatorului, potrivit căreia norma de la art. 36 alin. (5) ar extinde tipurile de instituții care pot emite garanții acceptabile, o astfel de viziune nefiind sprijinită de textul legal amintit, dar fiind de natură chiar să încalce regula instituită la art. 36 alin. (1) din HG nr. 395/2016.

Mai mult, respectarea condiției de la art. 36 alin. (1) din HG nr. 395/2016 nu este facultativa, neexistând dispoziții derogatorii de la aceasta, iar WIZ COVERIFN SA, emitentul garanției de participare constituită de contestator, nu o îndeplinește.

În susținerea afirmațiilor sale, autoritatea contractantă invocă jurisprudența CNSC.

Prin adresa nr. DPR 3676/10.01.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 1423/10.01.2023, autoritatea contractantă transmite o completare a dosarului achiziției publice.

Ulterior, prin corespondența electronică înregistrată la CNSC sub nr. 1712/11.01.2023, autoritatea contractantă transmite declarațiile de confidențialitate ale ambilor contestatori.

Având în vedere documentele depuse de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S. în cadrul procedurii de atribuire sus-menționată, marcate „CONFIDENȚIAL”, respectiv oferta tehnică și oferta financiară, precum și raportat la faptul că SC BMC TRUCK & BUS SA a solicitat „accesul la dosarul aflat pe rolul CNSC”, respectiv la oferta declarată câștigătoare, în conformitate cu dispozițiile art. 20 din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, prin adresa nr. 1793/3199/C1/11.01.2023, Consiliul îi solicită acestuia să comunice temeiul juridic al încadrării tuturor înscrisurilor menționate ca fiind „confidențiale”, să justifice această încadrare și să demonstreze prin orice mijloc de probă, caracterul confidențial al documentelor și prejudiciul adus urmare a dezvăluirii acestor informații, conform dispozițiilor art. 19 alin.

(1) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, care stipulează că: *„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.”*

KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S. răspunde prin adresa nr. 124990/13.01.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 2423/16.01.2023, precizând că oferta sa este în integralitate confidențială, inclusiv răspunsurile la solicitările de clarificări și documentele DUAE.

În susținere invocă prevederile art. 57 alin. (1), art. 217 alin. (5) și (6) din Legea nr. 98/2016, art. 123 alin. (1) din HG nr. 395/2016, art. 19 alin. (1) și alin. (3) din Legea nr. 101/2016, art. 4 alin. (1) și (2) din OUG nr. 25/2019, precum și Directiva UE 2016/943 a Parlamentului European și a Consiliului.

Menționează că întreaga sa ofertă înglobează informații tehnice și financiare legate de know-how-ul propriu dar și al furnizorilor, toate documentele aferente ofertei conținând date confidențiale ce constituie secret comercial, legate de strategia și activitatea economică ale KARSAN.

Întrucât ambii contestatori, cât și intervenientul, au solicitat accesul la dosarul cauzei, prin adresa nr. 2774/3199/C1/17.01.2023 (pentru SC BMC TRUCK & BUS SA), adresa nr. 2773/3199/C1/17.01.2023 (pentru KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S.) și adresa nr. 2772/3204/C1/17.01.2023 (pentru SC NEW KOPEL CAR IMPORT SRL), Consiliul le comunică acestora datele de studiere a dosarului cauzei, precum și de depunere a concluziilor scrise. Aceștia s-au prezentat la sediul CNSC în data de 18.01.2023, respectiv 19.01.2023.

Prin adresa nr. 4/20.01.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 3588/25.01.2023, SC NEW KOPEL CAR IMPORT SRL depune concluzii scrise, solicitând respingerea alegațiilor autorității contractante, din cuprinsul punctului de vedere, precizând, punctual următoarele:

- notificarea ANAP din 10.01.2022 nu are nicio valoare juridică și nu putea reprezenta un temei legal al deciziei autorității contractante;
- argumentul potrivit căruia „Wiz Cover IFN SA (...) nu se regăsește în Registrul instituțiilor de credit postat pe site-ul Băncii Naționale a României”, este lipsit de relevanță, întrucât nu a făcut obiectul contestației;
- IFN-urile sunt diferite de instituțiile de credit, Wiz Cover IFN SA fiind o societate nebancaară;
- Prevederile art. 36 alin. (5) lit. b) din HG nr. 395/2016 reprezintă o normă juridică imperativă.

Prin adresa nr. 125044/20.01.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 3600/25.01.2023, KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S depune concluzii scrise, în care susține netemeinicia contestației formulate de SC BMC TRUCK & BUS SA, reiterând, punctual, modalitatea în care a fost întocmită oferta, raportat la cerințele caietului de sarcini, precum și modul în care cerințele impuse de autoritatea contractantă au fost respectate, subliniind totodată faptul că prin răspunsurile la clarificări, nu a fost modificată oferta depusă.

Prin adresa nr. 3932/26.01.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 3932/26.01.2023, SC BMC TRUCK & BUS SA formulează concluzii scrise, precizând următoarele:

1. Laboratorul Optival nu deține acreditare UE

Contrar celor afirmate de către autoritatea contractantă și intervenient, interpretarea corectă a cerinței privind depunerea unor buletine de încercări realizate de către un laborator acreditat UE impune ca acreditarea respectivă:

- (i) să fie acordată în baza Regulamentului (CE) nr. 765/2008;
- (ii) să fie emisă de către un organism național de acreditare dintr-un stat membru al Uniunii Europene;
- (iii) să privească activități de încercare pentru consumul de energie electrică a autobuzelor electrice din categoria M<sup>^</sup>;
- (iv) iar laboratorul să fie situat pe teritoriul unui stat membru al Uniunii Europene.

Or, din documentele prezentate de către celelalte părți rezultă, în primul rând, că acreditarea deținută de către laboratorul Optival este emisă de către International Accreditation Service („IAS”), un organism internațional cu sediul în Statele Unite ale Americii, membru al ILAC-MRA.

Acreditarea acordată de către IAS nu echivalează cu acreditarea UE eliberată în temeiul Regulamentului (CE) nr. 768/2008.

Certificatul de acreditare IAS nr. AA-809 prezintă două deficiențe care atrag lipsa de relevanță a acestuia în ceea ce privește prezenta cauză:

- (i) este eliberat ulterior datei de depunere a ofertelor, respectiv la data de 1 august 2022;
- (ii) este emis strict pentru activități de inspecție, iar nu și pentru activități de încercare.

Or, buletinele de încercări presupun efectuarea unor activități de încercare în urma cărora să se determine consumul de energie electrică al autobuzelor electrice ofertate, astfel încât să fie stabilită autonomia acestora, fiind total distincte de activitățile de inspecție, care presupun efectuarea de verificări privind capacitatea tehnică a unor operatori economici de a se încadra în limitele unor standarde. De altfel, standardul ISO 17020 la care face referire certificatul de acreditare IAS se referă strict la capacitatea Optival de a respecta cerințele standardului, cerințe care sunt strict tehnice și mult reduse față de cele ale UE.

În ceea ce privește certificatul de acreditare IAS nr. TL-974, durata de valabilitate a început să curgă ulterior momentului până la care ar fi trebuit să fie depuse ofertele, respectiv la data de 1 august 2022.

De asemenea, în anexa acestuia nu se regăsește activitatea de încercare / testare referitoare la consumul de energie electrică al vehiculelor din categoria M3.

Acreditarea NSAI este întemeiată pe dispozițiile Acordului din 1958 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite 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 („Acordul din 1958”), iar nu pe legislația de acreditare a Uniunii Europene.

Susține că pentru a fi acreditat UE, laboratorul Optival ar fi trebuit să fi primit de la NSAI o acreditare în baza Regulamentelor și/sau normativelor Uniunii Europene.

Precizează de asemenea că, Karsan nu a efectuat dovada acreditării UE a laboratorului Optival, nedepunând în cuprinsul ofertei sale niciun document care să ateste îndeplinirea cerinței prevăzute de caietul de sarcini.

Concluzionând, precizează că laboratorul aflat în discuție trebuie să se afle pe teritoriul Uniunii Europene, aceasta fiind concluzia rezultată din interpretarea sistematică a dispozițiilor art. 158 alin. (3) din Legea nr. 98/2016 și definițiile relevante prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 765/2008. Arată că intervenientul nu este de acord cu această interpretare, susținând că respectarea standardelor UE reprezintă elementul esențial care face ca cerința acreditării UE să fie îndeplinită; în realitate, însă, procedura acreditării nu se aplică unor organisme aflate în state care nu sunt membre ale UE.

## 2. Neconformitatea ofertei KARSAN

A. Completarea ofertei cu angajamentul ferm privind graficul de livrare.

Prin intermediul clarificării nr. 6 din adresa DPR nr. 135033/19.09.2022, autoritatea contractantă a solicitat confirmarea graficului de livrare prin transmiterea unui angajament-ferm. Karsan a depus declarația respectivă prin răspunsul la clarificare. Aceasta nu se regăsește printre documentele ofertei sale, Anexa 64 cuprinzând doar graficul de livrare. Comunicarea acestui document în termenul-limită de depunere a ofertelor reprezintă o obligație a ofertanților; oferta Karsan ar fi trebuit să fie respinsă ca neconformă, în acord cu dispozițiile documentației de atribuire; Jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene la care s-a făcut referire în cuprinsul contestației fiind elocventă în acest sens.

B. Completarea ofertei cu declarația pe proprie răspundere privind coeficientul de disponibilitate.

Similar factorului de evaluare privind termenul de livrare, în cazul celui referitor la coeficientul de disponibilitate, ofertanții erau obligați, în

conformitate cu prevederile secțiunii 2.4 din Metodologie, să adauge la ofertă o declarație pe proprie răspundere prin care își asumă respectarea gradului minim de disponibilitate și includerea acestuia ca și clauză contractuală pentru ofertantul declarat câștigător. Această declarație a fost înaintată de către Karsan abia cu ocazia clarificărilor, prin răspunsul nr. 5.

Prin urmare, având în vedere că documentația de atribuire impunea ca acest document să se regăsească la ofertă încă de la momentul depunerii, autoritatea contractantă a permis în mod nelegal ca ofertantul declarat câștigător să își completeze oferta cu un document a cărui prezentare era obligatorie conform dispozițiilor documentației de atribuire.

C. Completarea ofertei cu declarația privind compatibilitatea cu stațiile de încărcare rapidă

Declarația pe proprie răspundere menționată la punctul 3.4.1.5.24.5 - stații de încărcare rapidă - din caietul de sarcini lipsește din oferta tehnică a Karsan, deși cerința obligatorie a autorității contractante impunea ca fiecare ofertant să depună un astfel de document încă de la momentul ofertării. Autoritatea contractantă și intervenientul nu neagă acest fapt, ci se apără susținând că simpla asumare prin oferta tehnică, coroborată cu confirmarea și transmiterea declarației pe proprie răspundere prin răspunsul la clarificări nr. 7, este suficientă pentru ca cerința respectivă să fie îndeplinită.

D. Completarea ofertei cu declarația-angajament privind omologarea de tip.

Conform cererii de intervenție, declarația-angajament nu era necesară întrucât „Karsan nu se află în situația în care un anumit subansamblu să nu se regăsească în certificatul de omologare de tip prezentat inițial în ofertă”, susținându-se că produsul ofertat este omologat conform cerințelor caietului de sarcini. În realitate însă, Karsan avea obligația de a depune această declarație-angajament încă de la momentul ofertării întrucât autobuzul ofertat nu este același cu cel omologat.

Astfel, conform propunerii tehnice declarate câștigătoare, autobuzul ofertat are o capacitate de transport de 81 de persoane, din care 24 pe scaune. Potrivit certificatului de omologare, varianta de 12 metri a autobuzului este omologată cu o capacitate de transport de 28 de persoane pe scaune.

Prin urmare, având în vedere această discrepanță, contestatorul consideră că Karsan trebuie să obțină omologarea pentru versiunea cu 24 de locuri pe scaune, ceea ce presupune implicit obligația sa de a înainta declarația-angajament prevăzută în Răspunsul consolidat nr. 94924/08.07.2022.

Nu mai puțin, având în vedere cele arătate, afirmațiile din cuprinsul declarației-angajament sunt nereale, omologarea de tip deținută nefiind conformă cu cerințele caietului de sarcini.

Prin corespondența electronică înregistrată la CNSC sub nr. 4401/27.01.2023, SC BMC TRUCK & BUS SA, depune înscrisuri reprezentând traduceri autorizate.

Prin adresa nr. 125115/30.01.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 4725/31.01.2023, KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S formulează note scrise, față de concluziile scrise formulate de către SC BMC TRUCK & BUS SA, precizând următoarele:

- oferta Karsan a respectat cerința privind prezentarea unui buletin de încercări realizat de către un laborator acreditat UE; mai mult, laboratorul Optival a fost în mod continuu acreditat de către ILAC-IAS, la cererea de intervenție fiind anexat certificatul curent, dat fiind că la momentul depunerii ofertelor nu a fost solicitată depunerea unor documente justificative ale acreditării laboratorului. Însă, ca dovadă a acreditării continue a laboratorului Optival de către ILAC-IAS, inclusiv la data depunerii ofertei, anexează prezentei în Anexa nr. 1 certificatul anterior, valabil începând cu data de 9 februarie 2021;
- cerința din caietul de sarcini impunea strict prezentarea unui buletin de încercări realizat de un laborator acreditat UE, nu și a documentelor justificative ale acreditării acestuia;
- referitor la argumentul conform căruia raportul tehnic depus de către Karsan este realizat pe baza protocolului de testare SORT-versiunea 2014, menționează că și această afirmație este de natură a induce în eroare Consiliul, fiind evident că autobuzele oferite pot fi testate doar pe baza procedurii de testare E-SORT. În cazul ofertei Karsan, autobuzul a fost testat conform metodologiei de testare corespunzătoare, și anume E-SORT, fapt ce reiese nu numai din chiar titlul buletinului de încercări (a se vedea prima pagina a documentului unde se menționează clar - Proiect UITP „E-SORT” - Cicluri de Testare Standard pe Sosea pentru Autobuze), dar și din cuprinsul întregului document (în raport inclusiv de tipul autobuzului testat - integral electric, dar și a caracteristicilor și parametrilor relevanți acestui tip de testare, e.g. Sisteme reîncărcabile de stocare a energiei RESS, temperatura sistemului reîncărcabil de stocare a energiei înaintea testării/după testare).
- Separat, invocă, tardivitatea acestor alegeri formulate de BMC, fiind aduse în discuție pentru prima dată pe calea concluziilor scrise, drept pentru care, conform art. 21 alin. (3) din Legea 101/2016 se impune respingerea lor ca inadmisibile;
- legislația aplicabilă achizițiilor publice prevede fără echivoc inclusiv posibilitatea dovedirii efectuării buletinelor de încercări prin intermediul altor mijloace de proba decât cele emise de laboratoare acreditate UE (a se vedea art. 158 și 159 din Legea 98/2016);
- Karsan nu și-a completat în mod nelegal oferta prin răspunsurile la clarificările solicitate de autoritatea contractantă; răspunsurile

Karsan la clarificări au avut strict rolul de a reconfirma informații deja existente în ofertă;

- prin răspunsul la clarificările solicitate de autoritatea contractantă, Karsan a reconfirmat informații deja existente în ofertă, în deplină concordanță cu legislația achizițiilor publice, așa cum în mod esențial și corect a subliniat și autoritatea contractantă prin punctul de vedere transmis.

Prin adresa nr.13/31.01.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 4901/31.01.2023, autoritatea contractantă transmite concluzii scrise, reiterând aspecte menționate în punctul de vedere, precizând de asemenea, punctual și următoarele aspecte ca urmare a concluziilor scrise depuse de BMC TRUCK & BUS SA:

- Karsan a respectat cerința privind depunerea raportului de încercări de un laborator acreditat UE;

- cu titlu prealabil, invocă tardivitatea motivelor invocate de BMC Truck prin concluziile scrise cu privire la pretinsele deficiențe ale certificatului de acreditare IAS nr. AA-809; prin contestația formulată BMC a invocat faptul că laboratorul Optival nu ar avea sediul într-un stat membru UE și astfel nu ar fi fost îndeplinită cerința privind acreditarea UE. Toate celelalte motive privind certificatele de acreditare invocate pentru prima dată în cadrul concluziilor scrise sunt tardive formulate și se impune a fi respinse ca inadmisibile;

- Laboratorul OPTIVAL ce a elaborat raportul de testare E-SORT pentru autobuzul ofertat este acreditat de către IAS (International Accreditation Service), organism de acreditare membru al acordului de recunoaștere internațională ILAC-MRA (Multilateral Recognition Agreement). Această acreditare este recunoscută în România, stat membru UE, întrucât RENAR, organismul național unic de acreditare în temeiul OG 23/ 2009 și în baza prevederilor Regulamentului (CE) nr.765/2008, este de asemenea organism membru al acordului de recunoaștere internațională ILAC-MRA (Multilateral Recognition Agreement);

- BMC susține în mod nefondat că una dintre condițiile impuse este ca organismul național de acreditare să fie dintr-un stat membru al Uniunii Europene; în caietul de sarcini sau prin fișa de date, autoritatea contractantă a solicitat cu privire la autonomia declarată (cap. 3.4.1.5.24.2., 3.4.1.5.24.3.) ca buletinul E-SORT ciclul 1 să fie eliberat de către un laborator acreditat UE, nu cu sediul într-un stat membru UE, cum pretinde contestatorul;

- cu privire la pretinsele deficiențe ale certificatului IAS nr. AA-809, în principal consideră că acestea sunt motive noi care se impun a fi respinse ca tardive;

- Karsan a depus raportul tehnic în anexa 61, și a fost prezentat la oferta tehnică pentru evidențierea autonomiei declarate (factor de evaluare). Acest raport conține și informațiile referitoare la consumul de energie, conform procedurii UITP - E- SORT;

- BMC susține în mod nefondat că Certificatul IAS nr. AA-809 este emis ulterior datei de depunere a ofertelor, practic acesta este documentul actualizat, descărcat de pe site-ul respectiv, care se actualizează periodic, iar data inclusă este data ultimei actualizări;

- BMC susține în mod nefondat că certificatul IAS nr. AA-809 ar prezenta deficiențe pentru că este emis strict pentru activități de inspecție, iar nu și pentru activități de încercare;

- Raportul tehnic prezentat de Karsan în anexa 61 sort test a fost prezentat la oferta tehnică pentru evidențierea autonomiei declarate (factor de evaluare). Acest raport conține și informațiile referitoare la consumul de energie, conform procedurii UITP - E-SORT, astfel încât cerința din caietul de sarcini este îndeplinită. Conform certificatului de acreditare TL-974 emis de IAS pentru Optival, emitentul Raportului tehnic ESORT pentru autobuzul oferat de Karsan, Optival este acreditat conform reglementărilor directivelor și standardelor europene inclusiv Directiva UE 2007/46/EC, în baza căreia s-a efectuat omologarea autobuzului oferat de Karsan, respectiv Regulamentele ECE-ONU nr. 100 și 107 aplicabile tipului de vehicul ce face obiectul procedurii;

- așa cum a arătat și Karsan prin cererea de intervenție, există o diferență între laborator din UE și laborator acreditat conform UE;

- documentația de atribuire prevede că se pot depune și alte mijloace de probă, nu numai un raport de încercări realizat de un laborator acreditat UE.

În ceea ce privește conformitatea ofertei Karsan, autoritatea contractantă precizează că acesta nu și-a modificat oferta inițială, ci doar a confirmat cele expuse în propunerea tehnică.

Prin corespondența electronică înregistrată la CNSC sub nr. 4950/31.01.2023, autoritatea contractantă transmite o completare a dosarului achiziției publice.

Prin adresa 393/28.12.2022, înregistrată la CNSC sub nr. 64216/29.12.2022, SC BMC TRUCK & BUS SA depune, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 208707425/1 tranzacția nr. 1290836270/2136066110 din 28.12.2022 eliberată de CEC Bank Sucursala Victoria, în cuantum de 2.000.000,00 lei.

Anexat contestației înregistrată la CNSC sub nr. 63994/28.12.2022, SC NEW KOPEL CAR IMPORT SRL depune, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 208696923/1 tranzacția nr. 1289276580/2134876836 din 23.12.2022 eliberată de CEC Bank Sucursala Gara de Nord, în cuantum de 2.000.000,00 lei.

Analizând susținerile și documentele depuse la dosarul cauzei,  
**CONSILIUL constată următoarele:**

MUNICIPIUL BUCUREȘTI în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura licitație deschisă online, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică, având ca obiect: „Achiziție a unui număr de 100 de autobuze electrice și a infrastructurii de încărcare necesară acestora”, cod CPV 34144910-0, elaborând, în acest sens, documentația

de atribuire aferentă și publicând în SEAP, anunțul de participare nr. CN1043613/16.06.2022, conform căruia valoarea estimată a procedurii este de 304.670.300,00 lei. Conform cap. II.2.5) din anunț, criteriul de atribuire al acordului cadru este „cel mai bun raport calitate preț”.

În cauza care formează obiectul prezentei, SC KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S a depus cererea de intervenție nr. 124960/09.01.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 1314/10.01.2023, care prezintă natura juridică a unei cereri de intervenție accesorie deoarece, prin capetele de cerere, sprijină poziția autorității contractante, fără a solicita desființarea vreunui act emis de aceasta, motiv pentru care Consiliul califică cererea de intervenție drept cerere de intervenție accesorie formulată în favoarea autorității contractante.

În raport de dispozițiile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016 care stipulează că *„Până la soluționarea contestației de către Consiliu, (...), operatorii economici participanți la procedura de atribuire pot formula cerere de intervenție voluntară în litigiu, potrivit prevederilor Legii nr. 134/2010 privind Codul de procedură civilă, republicată, cu modificările ulterioare, în termen de 10 zile de la data publicării în SEAP a contestației. (...)”* și art. 5 din același act normativ care prevede că: *„(1) Termenele procedurale stabilite de prezenta lege, exprimate în zile, încep să curgă de la începutul primei ore a primei zile a termenului și se încheie la expirarea ultimei ore a ultimei zile a termenului. (2) Ziua în cursul căreia a fost comunicat un act procedural nu este luată în calculul termenului. Dacă ultima zi a unui termen exprimat altfel decât în ore este o zi nelucrătoare, termenul se încheie la expirarea ultimei ore a următoarei zile lucrătoare”*, având în vedere faptul că autoritatea contractantă a publicat în SEAP sub identificatorul *„Document: [CN1043613/00329] CONTESTATIE BMC 28.12.2022-signed.pdf”* contestația SC BMC TRUCK & BUS SA, Consiliul constată că cererea de intervenție este formulată în cadrul termenului legal.

Având în vedere dispozițiile art. 17 alin. (3) și art. 68 din Legea nr. 101/2016, coroborate cu prevederile art. 61 alin. (3), art. 63, 65 și 67 din Cod proc. civ. dar și faptul că în cadrul procedurii de atribuire în cauză SC KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S are calitatea de ofertant câștigător, iar cererea sa privește menținerea deciziei autorității contractante, Consiliul admite în principiu cererea de intervenție formulată, astfel cum a fost calificată iar, în conformitate cu art. 67 din c.p.c., coroborat cu cele ale art. 68 din Legea nr. 101/2016, va analiza cererea de intervenție a acestuia împreună cu contestația formulată de SC BMC TRUCK&BUS SA.

Având în vedere solicitarea SC BMC TRUCK&BUS SA de a avea acces neîngrădit la documentele depuse în cadrul procedurii de către intervenientul SC KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S, motivat de faptul că autoritatea contractantă a refuzat să permită accesul la conținutul ofertei în cauză invocând în acest sens declarația de confidențială depusă (formularul F10) prin care acesta declară ca fiind

confidențiale toate informațiile cuprinse în propunerea tehnică și propunerea financiară, pentru a nu prejudicia interesele acestora în ceea ce privește secretul comercial și dreptul de proprietate intelectuală, Consiliul ținând cont de prevederile art. 19 din Legea nr. 101/2016 cu modificările și completările ulterioare, care dispun în mod expres și imperativ faptul că: *„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”,* a solicitat intervenientului prin adresa nr.1793/3199/C1/11.01.2023 să comunice: *„temeiul juridic al încadrării anumitor înscrisuri menționate ca fiind confidențiale, să justifice această încadrare, cu demonstrarea prejudiciului în situația dezvăluirii acestora, prin orice mijloace de probă”.*

La această solicitare intervenientul SC KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S a răspuns prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. 2423/16.01.2023, susținând că propunerea tehnică este protejată de un drept de proprietate intelectuală iar divulgarea propunerii financiare ar prejudicia interesele legitime ale companiei, divulgarea acestora încurajând concurența neloială și le-ar aduce prejudicii care nu pot fi estimate.

La acest răspuns generalist, intervenientul în cauză nu a administrat niciun mijloc de probă prin care să se demonstreze caracterul confidențial al înscrisurilor indicate ca atare și nici prejudiciul care va fi suferit urmare a dezvăluirii acestora, motiv pentru care Consiliul a decis să pună la dispoziția contestatorului SC BMC TRUCK&BUS SA care și-a manifestat dorința de a studia dosarul cauzei conform dispozițiilor art. 19 din Legea nr. 101/2016, toate documentele aflate la dosar.

Procedând mai întâi la analiza pe fond a contestației formulate de SC BMC TRUCK&BUS SA (oferant clasat pe locul 2 în cadrul procedurii), se reține că o primă critică se referă la nerespectarea de către SC KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S a cerinței privind demonstrarea autonomiei autobuzelor oferite prin prezentarea unui buletin de încercări realizat de către un laborator acreditat UE.

Analizând această critică prin raportare la cerințele documentației de atribuire cât și legislația specifică în materie, Consiliul urmează să o respingă ca nefondată, având în vedere considerentele care urmează.

Astfel, potrivit caietului de sarcini, autoritatea contractantă a impus la pct. 3.4.1.4.7. - SPECIFICAȚII OPERAȚIONALE următoarea cerință:

***„Consumul de energie al autobuzului electric (kWh/100 km), se va determina conform procedurii E-SORT ciclul 1 (urban greu) pentru autobuz urban. Buletinul de încercări în care să fie***

**menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului electric oferat, realizat de către un laborator acreditat UE, pe baza procedurii E-SORT, va fi prezentat la ofertă”.**

Din analiza specificațiilor tehnice anterior menționate, Consiliul reține că autoritatea contractantă a definit cerința cu privire la demonstrarea consumului de energie prin raportare la prevederile art. 158 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 care stipulează că: „*autoritatea contractantă are dreptul de a solicita operatorilor economici să furnizeze un raport de încercare eliberat de un organism de evaluare a conformității sau un certificat emis de un astfel de organism drept mijloc de probă care să ateste conformitatea produselor (...) care fac obiectul achiziției cu cerințele sau criteriile stabilite prin specificațiile tehnice (...)*”.

Totodată, referitor la natura „laboratorului acreditat UE” emitent al raportului de încercare solicitat (n.n. aceasta fiind cerința din caietul de sarcini), Consiliul reține prevederile art. 158 alin. (3) din Legea nr. 98/2016 care specifică și particularizează textul alin. (1) a aceleiași norme juridice, astfel: „*În sensul alin. (1) și (2), un organism de evaluare a conformității este un organism care efectuează activități de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție, acreditat în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93*”.

Verificând conținutul articolului 2 intitulat „definiții” din cuprinsul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 (act normativ obligatoriu în România, conform prevederilor art. 288 din Tratatul CEE, potrivit căruia regulamentul se aplică direct în legislația internă, excluzând orice măsură de receptare națională sau tot ceea ce ar putea disimula natura și efectele sale), Consiliul reține că sintagma „acreditare” înseamnă „*o atestare de către un organism național de acreditare a faptului că un organism de evaluare a conformității îndeplinește cerințele stabilite prin standarde armonizate, și, după caz, orice alte cerințe suplimentare, inclusiv cele stabilite în cadrul schemelor sectoriale relevante, pentru realizarea activităților specifice de evaluare a conformității*”.

Conform punctului 11 al normei juridice anterioare, sintagma „organism național de acreditare” înseamnă „*singurul organism dintr-un stat membru care realizează acreditarea dispunând de autoritatea conferită de statul respectiv*”.

În ceea ce privește competența organismului național de acreditare, Consiliul reține prevederile art. 5 alin. (1) din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 potrivit cărora „*Atunci când un organism de evaluare a conformității solicită acest lucru, organismele naționale de acreditare evaluează dacă organismul de evaluare a conformității este competent să realizeze o activitate specifică de evaluare a conformității. În cazul în care se constată că organismul național de acreditare este competent, acesta*

emite un certificat de acreditare în acest sens” și prevederile art. 7 intitulat „activitatea transfrontalieră” din același act normativ care stabilește, cu titlu de regulă faptul că „În cazul în care un organism de evaluare a conformității solicită acreditarea, acesta se adresează organismului național de acreditare al statului membru în care este stabilit sau organismului național de acreditare la care respectivul stat membru a recurs, în conformitate cu articolul 4 alineatul (2)”, precum și situațiile în care un organism de evaluare a conformității poate solicita acreditarea de către un organism național de acreditare diferit de cele menționate anterior, însă printre acestea nu se regăsește situația unui organism de evaluare a conformității din afara Uniunii Europene.

Consiliul reține că în cadrul prezentei proceduri de atribuire, KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S, acesta din urmă a prezentat în vederea demonstrării autonomiei autobuzelor ofertate buletinul de încercări emis de Optival Belgelendirme Hizmetleri A.S, (cu sediul în Turcia).

Consiliul reține că la dosarul achiziției nu se regăsesc înscrisuri din care să rezulte că autoritatea contractantă ar fi verificat pe parcursul evaluării ofertelor acreditarea laboratorului care a efectuat testările cu privire la autonomia autobuzelor ofertate de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S deși raportul de testare în cauză a fost emis de un operator economic stabilit în Turcia (aspect care ar fi trebuit să suscite interesul autorității contractante privind modalitatea în care respectivul operator economic a obținut acreditarea UE) iar testele efectuate de respectivul laborator situat în Turcia (deci în afara Uniunii Europene) menționează o autonomie mult mai mare autobuzelor ofertate de intervenient decât cea a contracandidaților săi, diferența dintre acestea fiind cuprinsă între 48% și 78% (cea din urmă fiind raportată la oferta Mercedes).

Totodată, se reține că, în anexa cererii de intervenție, KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S transmite la dosarul cauzei un înscris despre care susține că ar fi o acreditare emisă pentru Optival Belgelendirme Hizmetleri A.S, de **Autoritatea Națională de Standardizare din Irlanda** (în limba engleza „*The National Standards Authority of Ireland - „NSAI”*”), care ar fi la rândul ei ar fi atestată de către **Consiliul Național Irlandez de Acreditare** (în limba engleza „*The Irish National Accreditation Board*”, denumit în cele ce urmează „*INAB*”), care este organismul național de acreditare al Irlandei (stat membru UE) conform Regulamentului (CE) nr. 765/2008.

Referitor la **Autoritatea Națională de Standardizare din Irlanda (NSAI)**, intervenientul susține că ar fi autoritate desemnată conform Regulamentului (UE) 2018/858, fiind autoritate de omologare a respectivului stat membru (Irlanda), cu privire la toate aspecte omologării de tip ale unui vehicul.

Consiliul reține că **Autoritatea Națională de Standardizare din Irlanda (NSAI)** nu este un „*organism național de acreditare*” în sensul

art. 2 pct. 11 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 anterior iterat ci este o „*autoritate de omologare*” astfel cum sunt acestea definite la art. 3 pct. 36 din Regulamentul (UE) nr. 2018/858 potrivit căruia „*autoritate de omologare înseamnă autoritatea sau autoritățile unui stat membru, notificată (notificate) Comisiei de către statul membru respectiv, responsabilă (responsabile) de toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate sau ale omologării individuale a unui vehicul, de procesul de autorizare pentru piese și echipamente, de acordarea omologării și, după caz, de retragerea sau refuzul de a acorda omologarea de tip, de legătura ca și punct de contact cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, de desemnarea serviciilor tehnice și de asigurarea respectării de către producător a obligațiilor în materie de conformitate a producției*”.

În soluționarea contestației care face obiectul prezentei, Consiliul reține prevederile art. 12 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 potrivit cărora „*Fiecare stat membru informează Comisia și organismul recunoscut în conformitate cu articolul 14 cu privire la identitatea organismului său național de acreditare și cu privire la toate activitățile de evaluare a conformității pentru care respectivul organism realizează activități de acreditare în sprijinul legislației comunitare de armonizare, precum și cu privire la orice modificări ale acestora*” și cele ale art. 6 alin. (1) din Regulamentul (UE) nr. 2018/858 potrivit cărora „*Statele membre instituie sau desemnează propriile autorități de omologare și autorități de supraveghere a pieței. Statele membre notifică Comisia cu privire la instituirea și desemnarea autorităților respective.*”

*Această notificare include denumirea respectivelor autorități, adresele acestora, inclusiv adresele electronice, și domeniile de competență ale acestora. Comisia publică pe site-ul său de internet o listă a autorităților de omologare și a autorităților de supraveghere a pieței, inclusiv detaliile de contact ale acestora*”.

Lista autorităților de omologare conform Regulamentului (UE) nr. 2018/858 a fost transmisă de intervenient la dosarul cauzei în anexa 2 la cererea de intervenție și conține din partea Irlandei organizația „*National Standards Authority of Ireland*” (NSAI) iar din partea României „*Registrul Auto Român*”.

Lista organismelor naționale de acreditare notificate Comisiei de către statele membre se află spre consultare publică pe pagina internet a Comisiei Europene, la adresa internet <https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/nando/index.cfm?fuseaction=ab.main>, printre aceste organisme regăsindu-se din partea Irlandei „*Irish National Accreditation Board*” iar din partea României „*RENAR*”.

Rezultă din cele anterior reținute că înscrisul emis de NSAI pentru Optival Belgelendirme Hizmetleri A.S nu reprezintă o acreditare emisă de un organism național de acreditare (cum este RENAR în cazul României) ci este un certificat de desemnare emis de autoritatea de omologare din Irlanda (echivalentul Registrului Auto Român) pe numele respectivului

service auto drept serviciu tehnic astfel cum este acesta definit la art. 2 pct. 38 din Regulamentul (UE) nr. 2018/858 (aspect relevat de textul „*The National Standards Authority of Ireland, as the approval authority for Ireland to grant approvals for vehicles, technical units and components according to EU and UN ECE-Regulations, herewith appoints (...) Optival Belgelendirm e Hizmetleri A.S. (...) as a Technical Service Category A and B as prescribed in the 1958 Agreement of the Economic Commission for Europe of the United Nations*”), în vederea efectuării inspecțiilor și determinărilor din anexa certificatului (semnificația sintagmei „categoria A și B” din certificatul de desemnare a serviciului tehnic Optival se regăsesc la art. 68 din Regulamentul (UE) nr. 2018/858).

Ori, cerința din documentația de atribuire, în speță pct. 3.4.1.4.7. - SPECIFICAȚII OPERAȚIONALE din caietul de sarcini nu se referă la rapoarte de testare emise de orice servicii tehnice ci la rapoarte de testare emise de către laboratoare acreditate UE, aspect din care rezultă că serviciul tehnic emitent al raportului de testare ar fi trebuit să fie acreditat conform Regulamentului (UE) nr. 2008/765, aspect reglementat la art. 73 alin. (1) - (3) din Regulamentul (UE) nr. 2018/858 astfel:

„(1) *Serviciul tehnic solicitant adresează autorității de omologare de tip a statului membru o cerere oficială în care solicită să fie desemnat în conformitate cu anexa III apendicele 2 punctul 4. Cererea specifică **categoriale de activități** pentru care serviciul tehnic solicită să fie desemnat.*

(2) *Înainte ca o autoritate de omologare de tip să desemneze un serviciu tehnic, autoritatea de omologare de tip **sau** organismul național de acreditare îl evaluează în conformitate cu o listă de acțiuni de îndeplinit în cadrul evaluării care să acopere cel puțin cerințele prevăzute în anexa III apendicele 2. Evaluarea include o evaluare la fața locului la sediul serviciului tehnic solicitant, precum și, dacă este cazul, o evaluare a tuturor filialelor sau subcontractanților situați atât în interiorul cât și în exteriorul Uniunii.*

(3) *În cazurile în care evaluarea se realizează de către un organism național de acreditare, serviciul tehnic solicitant furnizează autorității de omologare de tip un certificat de acreditare valabil și raportul de evaluare corespunzător care atestă că serviciul tehnic îndeplinește cerințele prevăzute în anexa III apendicele 2 în ceea ce privește categoriile de activități pentru care serviciul tehnic solicită desemnarea”.*

Din analiza certificatului de desemnare emis de NSAI pentru Optival Belgelendirme Hizmetleri A.S Consiliul reține 2 aspecte relevante în soluționarea contestației, respectiv:

- pe de o parte, faptul că nu este prevăzută nicio mențiune cu privire la evaluarea acestuia de către un organism național de acreditare, fiind menționată doar autoritatea de omologare din Irlanda și,
- pe de altă parte, faptul că în anexa cu lista categoriilor de activități pentru care a fost desemnat nu se găsește nicio încercare cu privire

la consumul de energie electrică a autobuzelor electrice, singura încercare cu privire la consumul de energie electrică fiind cea de la ultima poziție, însă nici aceasta nu este aplicabilă autobuzelor ci vehiculelor pentru pasageri și comerciale ușoare.

Mai mult, certificatul de desemnare a serviciului tehnic Optival Belgelendirme Hizmetleri A.S nu menționează ca temei Regulamentul (CE) 2018/858 ci acordul Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite, din anul 1958.

Prin urmare, certificatul de desemnare emis de NSAI nu confirmă dreptul serviciului tehnic de a efectua testul consumului de energie electrică a autobuzelor electrice și nici acreditarea emitentului conform Regulamentului (UE) 2008/765.

În ceea ce privește certificatul de acreditare prezentat de intervenient în anexa 3 la cererea de intervenție, Consiliul reține că acesta nu este emis de un organism național de acreditare notificat Comisiei de către unul din statele membre ci este emis de o organizație internațională cu sediul în California, US și nu este echivalent, potrivit Regulamentului (UE) 2008/765 acreditărilor emise de către organismele de acreditare naționale.

Rezultă că autoritatea contractantă a stabilit conformitatea ofertei câștigătoare și a aplicat factorul de atribuire tehnic „*Componenta tehnica 2 - Autonomia de transport garantată de minim 200 km între două încărcări succesive, calculată conform standardului E-SORT ciclul 1 (urban greu)*” în baza unor documente care nu respectă cerințele din caietul de sarcini, nefiind emise de către un laborator acreditat UE.

Potrivit recitalului 13 la Regulamentul (UE) nr. 2008/765, „*Un sistem de acreditare care funcționează după norme obligatorii ajută la consolidarea încrederii reciproce între statele membre cu privire la competența organismelor de evaluare a conformității și, implicit, la certificatele și rapoartele de încercare eliberate de acestea. **Sistemul consolidează astfel principiul recunoașterii reciproce, drept pentru care dispozițiile prezentului regulament privind acreditarea ar trebui aplicate în cazul organismelor care desfășoară practici de evaluare a conformității atât în domeniile reglementate, cât și în cele nereglementate. Miza o reprezintă calitatea certificatelor și a rapoartelor de încercare neținând cont dacă sunt incluse în domeniile reglementate sau nereglementate, și, prin urmare, nu ar trebui să se facă nicio distincție între aceste două tipuri de domenii***”.

Consiliul reține că, în cazul în care intervenientul aprecia că nu este necesară demonstrarea autonomiei prin prezentarea de rapoarte de testare emise de laboratoare acreditate UE a căror calitate este garantată prin supravegherea în baza sistemului de acreditare ci ar fi fost suficientă prezentarea rapoartelor de testare emise de servicii tehnice sau de laboratoare acreditate internațional, acesta avea posibilitatea de a contesta cerințele din documentația de atribuire în sensul relaxării respectivei cerințe.

La acest moment al procedurii de atribuire în care au fost deja depuse oferte în baza cerințelor cu privire la laboratorul acreditat UE, autoritatea contractantă nu poate face abstracție de propriile reguli stabilite prin caietul de sarcini cu privire la demonstrarea autonomiei.

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 își elabora ofertele în conformitate cu prevederile acesteia (*art. 123 din HG nr. 395/2016*), cât și pentru autoritatea contractantă, aceasta fiind obligată ca în desfășurarea procedurii de atribuire să respecte atât dispozițiile legale aplicabile în acest domeniu, cât și prevederile propriei documentații de atribuire care stabilește regulile ce trebuie respectate de ambele părți în derularea procesului competitiv.

Contrar susținerilor autorității contractante din concluziile scrise înregistrate la CNSC sub nr. 4901/31.01.2023, înscrisurile depuse de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S pentru demonstrarea autonomiei nu pot fi considerate echivalente cu cele emise de laboratoare acreditate UE în sensul art. 158 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 potrivit căruia *„În cazul prevăzut la alin. (1) în care autoritatea contractantă solicită prezentarea unor certificate emise de un anumit organism de evaluare a conformității, aceasta acceptă și certificate echivalente emise de alte organisme de evaluare a conformității”* deoarece sensul prevederii legale anterior reprodusă este particularizat prin prevederile art. 158 alin. (3) din Legea nr. 98/2016 potrivit căroră *„În sensul alin. (1) și (2), un organism de evaluare a conformității este un organism care efectuează activități de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție, acreditat în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 765/2008 (...)”*.

Rezultă din prevederile legale anterior iterate faptul că, în situația în care autoritatea contractantă ar fi solicitat rapoarte de testare emise de un anumit laborator acreditat UE într-un anume stat membru, ofertanții ar fi avut dreptul să furnizeze rapoarte de testare emise de alte laboratoare acreditate în alte state membre UE, însă cu respectarea condiției de supraveghere a calității prin mecanismul acreditării prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 765/2008, situație care nu se regăsește în speța dedusă soluționării.

În ceea ce privește invocarea de către autoritatea contractantă a prevederilor art. 159 din Legea nr. 98/2016 potrivit căroră *„În cazul în care un operator economic nu deține certificatele sau rapoartele de încercare prevăzute la art. 158 alin. (1) sau nu are posibilitatea de a le obține în termenele stabilite, pentru motive care nu îi sunt imputabile, autoritatea contractantă are obligația de a accepta și alte mijloace de probă adecvate, cum ar fi un dosar tehnic al producătorului, în măsura în care astfel de mijloace de probă atestă faptul că lucrările, produsele sau serviciile executate/furnizate/prestate îndeplinesc cerințele sau criteriile stabilite prin specificațiile tehnice, factorii de evaluare sau condițiile de*

*executare a contractului*", Consiliul reține că posibilitatea autorității contractante de acceptare a altor mijloace de probă, cum ar fi dosarul tehnic al producătorului este condiționată de îndeplinirea anumitor condiții, cum ar fi imposibilitatea obținerii rapoartelor de testare solicitate.

Ori, KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S nu a invocat în oferta depusă imposibilitatea obținerii rapoartelor de testare solicitate prin documentația de atribuire ci a încercat să induc în eroare comisia de evaluare în sensul că rapoarte de testare din oferta sa ar îndeplini în totalitate cerințele cu privire la certificarea emitentului.

Consiliul reține că, ignorându-și în totalitate cerințele din documentația de atribuire cu privire la originea rapoartelor de testare a autonomiei autobuzelor, autoritatea contractantă nu a verificat acreditarea serviciului tehnic Optival Belgelendirme Hizmetleri A.S, desemnând în mod eronat drept câștigătoare oferta KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S cu încălcarea prevederilor art. 207 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 motivat de faptul că înscrisurile prezentate de acest ofertant pentru demonstrarea autonomiei autobuzelor ofertate nu respectă cerința privind acreditarea emitentului, astfel cum a solicitat autoritatea contractantă prin caietul de sarcini.

Astfel cum se menționează în considerentul 13 la Regulamentul (UE) nr. 2008/765, miza sistemului de acreditare o reprezintă calitatea certificatelor și a rapoartelor de încercare.

Prin urmare, autoritatea contractantă a solicitat prin documentația de atribuire rapoartele de testare a autonomiei autobuzelor emise de laboratoare acreditate pentru a se asigura că valorile autonomiei declarate de către ofertanți sunt reale, determinate în mod precis, cu respectarea regulilor asociației internaționale UITP pentru testul e-SORT (acronim de la Standardised On-Road Test cycles) și nu sunt ofertate doar pentru obținerea nejustificată a punctajului maxim cu distorsionarea rezultatului aplicării procedurii de atribuire.

Având în vedere diferența mare de autonomie între autobuzele ofertate de intervenient și cele ale contracandidaților săi, în condiții de greutate și echipare/motorizare similare, Consiliul reține că autoritatea contractantă nu ar fi trebuit să se rezume la inventarierea valorilor din rapoartele de testare prezentate de intervenient ci ar fi trebuit să solicite acestuia explicații și dovezi privind acreditarea UE a laboratorului emitent.

Consiliul reține că, deși în etapa de elaborare a documentației de atribuire autoritatea contractantă a acordat atenție sporită autonomiei autobuzelor electrice, sens în care a stabilit atât un nivel minim de 200 km cât și să puncteze în factorul de atribuire tehnic autonomia suplimentară, ulterior, în etapa de evaluare a ofertelor a ales să-și ignore propriile reguli stabilite prin documentația de atribuire cu privire la demonstrarea calității testelor de autonomie prin emiterea acestora de către laboratoare acreditate UE.

Urmare a acestei modalități simpliste de verificare a ofertelor, autoritatea contractantă a desemnat drept câștigătoare oferta KARSAN

OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S în cadrul căreia a fost depus testul de autonomie emis de un laborator a cărui calitate/exactitate nu este demonstrată prin prezentarea acreditării UE.

Mai mult, Consiliul reține că raportul de testare OPH-T-02139-00 Rev01 din data 27.07.2022 emis de Optival Belgelendirme Hizmetleri A.S, aflat la pag. 1395-1408, în vol. 11 al dosarului cauzei este emis în urma efectuării testelor în baza specificațiilor SORT (acronim de la Standardized On Road Test Cycles for buses) **versiunea 2014**.

Referitor la acest aspect, Consiliul reține că, în anexa corespondenței înregistrată la CNSC sub nr. 4401/27.01.2023, contestatorul a transmis la dosarul cauzei traducere legalizată după broșura SORT 2014 în care se menționează că obiectul reviziei 2014 a testărilor standardizate SORT are ca obiect determinarea consumului de combustibil al **autobuzelor diesel și hibrid** de tip HEV (acronim de la Hybrid Electric Vehicles – sintagmă care desemnează vehicule echipate cu motor termic, motor electric și baterie care se încarcă de la energia produsă de motorul termic, spre deosebire de vehiculele PHEV, acronim de la Plug-in HEV, care desemnează vehiculele cu propulsie hibrid care se pot încărca de la priză sau cele cu propulsie complet electrice).

Potrivit traducerii legalizată după broșura SORT revizia 2017, „De 12 ani, UITP publică un protocol SORT standardizat pentru compararea consumului de energie al autobuzelor. După ce a început cu autobuze diesel de 12 metri, acesta a fost extins la toate dimensiunile de autobuze (...) care utilizează combustibilii lichizi sau gazoși, precum și la autobuze hibride non-plug-in.

Scopul actualului proiect „E-SORT” este de a măsura, într-un mod reproductibil, consumul de energie și intervalul de emisii zero al unui autobuz\*. Această broșură conține metodologia procedurii SORT propusă pentru măsurarea conținutului de energie utilizabilă a dispozitivului de stocare a energiei RESS (Rechargeable Energy Storage System), precum și a consumului de energie pe cicluri SORT. Ambele teste descrise mai jos pot fi efectuate în orice ordine.

#### Constatări

Având în vedere că electromobilitatea se răspândește foarte rapid în aceste zile, validarea „E-SORT” (valabilă pentru vehiculele hibride electrice plug-in sau complet electrice) a devenit din ce în ce mai urgentă și pentru producători și operatori.

Pentru a răspunde nevoilor sectorului, referențialul SORT existent a fost actualizat pentru autobuzele electrice. Grupul de lucru SORT a lucrat la vehiculele plug-in (hibride sau complet electrice) și a ajuns la protocolul actual. După 2 ani și diverse sesiuni de lucru și câteva luni de discuții teoretice, această propunere a fost considerată cât se poate de rentabilă: sunt necesare doar două teste foarte simple: unul pentru măsurarea conținutului de energie utilizabilă și al doilea pentru măsurarea consumului de energie pe un anumit ciclu SORT. Această metodologie va permite operatorilor de autobuze să obțină date comparabile cu privire la consumul

de energie de tracțiune (fie că este vorba de combustibil, gaz sau electricitate) și la autonomia zilnică maximă realizabilă pentru vehiculele electrice\*”.

Față de cele de mai sus, se reține că, potrivit înscrisurilor prezentate de contestator, protocolul de testare SORT revizia 2014 reglementează consumul de energie al autobuzelor cu motor termic și hibrid non-plug-in iar revizia 2017 reglementează atât cele menționate în revizia anterioară cât și consumul de energie al autobuzelor hibrid plug-in și full electric, motiv pentru care a fost intitulat „E-SORT”, aceasta fiind sintagma utilizată de autoritatea contractantă în formularea cerinței „Consumul de energie al autobuzului electric (kWh/100 km), **se va determina conform procedurii E-SORT** ciclul 1 (urban greu) pentru autobuz urban. ***Buletinul de încercări în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului electric oferat, realizat de către un laborator acreditat UE, pe baza procedurii E-SORT, va fi prezentat la ofertă***”.

Rezultă că testul prezentat de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S conform SORT 2014 a fost efectuat în mod eronat în baza unei revizii a protocolului de testare SORT care nu este aplicabil autobuzelor electrice, ci doar celor cu motor termic și hibrid non-plug-in, aspect care nu a fost verificat de către autoritatea contractantă, și care, împreună cu lipsa certificării calității prin mecanismul de acreditare din Regulamentul (CE) 2008/765, ar putea fi de natură să explice valorile autonomiei din oferta intervenientului.

Sușinerile intervenientului potrivit cărora testul prezentat în oferta sa ar fi fost efectuat în realitate conform protocolului de testare E-SORT versiunea 2017 nu pot fi reținute, fiind contrazise atât de mențiunile de pe prima pagină a raportului, în care se menționează „Regulatory act: Union Internationale des Transports Publics UITP project E-SORT – Standardized On Road Test Cycles for buses SORT Addendum (2014)” (pag. 1395, vol. 11 al dosarului cauzei) și cele de la secțiunea „7. Conclusions and statement of conformity” (în traducere „concluzie și declarația de conformitate”) în care se menționează sub semnătura expertului și a verficatorului „The vehicle for which the identification number is given on the cover page was tested according to SORT 2014” („vehiculul pentru care este indicat numărul de identificare (seria de șasiu) pe copertă a fost testat conform SORT 2014”).

Faptul că în raportul de testare sunt menționate informații despre acumulatorii autobuzului (aspect invocat de intervenient) nu conduce la concluzia că testul ar fi fost efectuat în conformitate cu revizia 2017 a testului intitulată E-SORT solicitată prin caietul de sarcini deoarece și autobuzele hibrid non-plug (a căror modalitate de testare a autonomiei este reglementată prin versiunea 2014 a protocolului de testare intitulat simplu SORT) sunt echipate cu acumulatori și motor electric.

Mai mult, dreptul de a efectua testul SORT sau testul E-SORT nu se regăsește în certificatul de desemnare a serviciului tehnic Optival

Belgelendirme Hizmetleri A.S emis de NSAI în temeiul acordul Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite, din anul 1958 ci doar în anexa certificatului emis de International Accreditation Service cu sediul în California, US și care nu este echivalent, potrivit Regulamentului (UE) 2008/765, cu acreditările emise de către organismele de acreditare naționale din statele membre UE, fiind lipsită de relevanță apartenența comună a acestora la organizațiile internaționale la nivel global cum este ILAC-MRA.

Față de cele de mai sus, Consiliul urmează să admită criticile SC BMC TRUCK & BUS SA privind autonomia autobuzelor din oferta KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S.

În ceea ce privește **propunerea financiară** din oferta declarată câștigătoare, contestatorul apreciază că oferta în cauză trebuia respinsă ca inacceptabilă, în baza prevederilor art. 134 alin. (5) coroborat cu alin. (6) din HG nr. 395/2016 deoarece răspunsul la solicitarea de clarificări a fost neconcludent și a modificat conținutul propunerii financiare, motiv pentru care, Consiliul îl va analiza prin raportare atât la prevederile propunerii financiare ofertate cât și legislația specifică în materie.

Astfel, analizând propunerea financiară a ofertantului (aflată la pag. 207, vol. 8 din dosarul cauzei), se reține că, în cadrul Formularului nr. 9 și a anexelor aferente, autoritatea contractantă a constatat anumite neconcordanțe între prețul unitar și prețul total, solicitând în acest sens prin adresa nr. 151055/13.10.2022 (pag.187, vol. 8 din dosarul achiziției) clarificarea respectiv corelarea în mod corespunzător a celor două elemente de preț.

La această solicitare de clarificări, SC KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S a răspuns prin adresa aflată la pag. 156, vol. 8 al dosarului cauzei, în care a procedat la refacerea/recalcularea prețurile unitare fără TVA, pentru pozițiile semnalate de autoritatea contractantă, după cum urmează:

-la Anexa 2.1 , rubrica 3 – „*Instalație pentru verificarea și încărcarea cu agent frigorific a instalației de climatizare inclusiv aparat de determinare a pierderilor de agent frigorific*” , a corectat prețul unitar **de la 25.000 lei la 27.500 lei**, păstrând neschimbate rubrica cantității și valoarea totală;

-la Anexa 2.2 piese și materiale de prima dotare – Anexa 1.2 din caietul de sarcini – la rubrica 8.2 „*Amortizoare suspensie axa spate*” a corectat prețul unitar **de la 230 lei la 355 lei**, păstrând neschimbate rubrica cantității și valoarea totală; la rubrica 31.6 „*aparatură bord : buzzere*” a corectat prețul unitar **de la 69 lei la 69,17 lei** păstrând neschimbate rubrica cantității și valoarea totală;

- la Anexa 2.3 - agregate și unități electrice și electronice de comandă de primă dotare, la rubrica 7. – Întrerupător automat ultrarapid a corectat prețul unitar **de la 1080 lei la 1075 lei** păstrând neschimbate rubrica cantității și valoarea totală;

-la Anexa 2.4 – reperi consumabile și de mare uzură, la rubrica 8 „Lamele ștergător” a corectat prețul unitar **de la 213 lei la 212,92 lei**, păstrând neschimbate rubrica cantități și valoarea totală.

Rezultă că, pentru a se încadra în prețul total oferat, KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S a modificat prin răspunsul la solicitarea de clarificări prețurile unitare ale celor 5 categorii de produse.

Consiliul va reține că regula generală, stabilită la art. 134 alin. (6) din HG nr. 395/2016 este că *„în cazul în care ofertantul modifică prin răspunsurile pe care le prezintă comisiei de evaluare potrivit dispozițiilor alin. (1) conținutul (...) propunerii financiare, oferta sa va fi considerată inacceptabilă”* iar, de la această regulă, legiuitorul a stabilit o singură excepție, la alin. (10) al aceleiași norma juridice, respectiv *„Prin excepție de la dispozițiile alin. (6), oferta va fi considerată admisibilă în măsura în care modificările operate de ofertant, la solicitarea comisiei de evaluare, în legătură cu propunerea sa financiară, reprezintă erori aritmetice, respectiv aspecte care pot fi clarificate cu respectarea principiilor prevăzute la art. 2 alin. (2) din Lege, elementele propunerii financiare urmând a fi corectate, implicit alături de prețul total al ofertei, prin refacerea calculelor aferente”*.

Din interpretarea textului legal mai sus reiterat, rezultă că un ofertant poate opera modificări în cadrul propunerii sale financiare doar dacă aceste modificări reprezintă erori aritmetice adică erori materiale survenite fie la înmulțirea cantitățile ofertate cu prețurile unitare fie la adunarea valorilor și nicidecum modificarea conținutului propunerii financiare prin ajustarea prețurilor unitare în funcție de valoarea totală ofertată.

Prevederile art. 134 alin. (10) din HG nr. 395/2016 dispun în mod expres și imperativ care sunt modificările propunerii financiare pe care autoritatea contractantă le poate accepta, modificări care, așa cum se poate observa, în speță nu sunt aplicabile.

Hotărârea CJUE din data 5 iunie 2015 pronunțată în cauza C 49/15, statuează în acest sens că:

*„43 În această privință, trebuie amintit că, în conformitate cu ceea ce s-a statuat la punctul 28 din prezenta ordonanță, corectarea unei erori materiale săvârșite de un ofertant în redactarea ofertei sale, în temeiul articolului 160 alineatul (3) din regulamentul delegat, nu trebuie să îi permită să o modifice și să îi confere astfel un avantaj necuvenit.*

*44 În consecință, orice modificare a unei oferte economice care nu privește corectarea mecanică a unei erori materiale vădite de redactare sau care nu rezultă automat dintr-o corectare nu este autorizată în temeiul articolului 160 alineatul (3) din regulamentul delegat. Astfel, autoritatea contractantă nu poate da unui singur ofertant, după deschiderea ofertelor, posibilitatea să modifice termenii ofertei sale, sub sancțiunea încălcării principiului egalității de tratament, precum și a termenilor dispoziției menționate”*.

Prin urmare Consiliul constată că prin modificarea conținutului propunerii financiare (a prețurilor unitare aferente celor 5 categorii de produse), KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S și-a asumat riscul

ca oferta să-i fie respinsă ca inacceptabilă, modificările realizate neputând fi considerate erori aritmetice.

Sușținerile KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S din cererea de intervenție privind cuantumul redus al erorilor din cadrul prețurilor unitare anterior menționate nu pot fi reținute deoarece raportarea la pragul de 1% pentru cuantificarea abaterilor/omisiunilor nu este aplicabilă în cazul erorilor survenite în cadrul **propunerilor financiare**, astfel cum este situația în cazul contestatorului, ci se referă la situațiile în care o modificare a **propunerii tehnice** nu poate fi considerată abatere minoră.

Faptul că autoritatea contractantă a solicitat intervenientului îndreptarea erorilor din propunerea sa financiară nu era de natură să confere acestuia dreptul de a opera orice modificări deoarece prevederile art. 134 alin. (10) din HG nr. 395/2016 stipulează în mod expres și limitativ care este modalitatea de modificare a propunerii tehnice pe care avea dreptul să o accepte autoritatea, respectiv prin refacerea calculelor implicit împreună cu prețul total, formulare din care rezultă că KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S nu avea dreptul să opereze nicio modificare asupra cantităților și prețurilor unitare, ci avea obligația să refacă înmulțirile dintre cantități și prețuri unitare, urmat de refacerea adunării valorilor rezultate din înmulțirile anterior menționate.

Sușținerile intervenientului privind posibilitatea de calificare a înlocuirii prețurilor unitare ca abatere tehnică minoră sau ca viciu de formă nu pot fi reținute deoarece potrivit art. 134 alin. (7) din HG nr. 395/2016, atât abaterile tehnice minore cât și viciile de formă sunt aplicabile doar în cazul modificărilor survenite în cadrul propunerii tehnice; în speță, KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S nu și-a modificat prin răspunsul la adresa de solicitare clarificări nr. 151055/13.10.2022 vreun înscris din cadrul propunerii sale tehnice și și-a înlocuit o parte din prețurile unitare din propunerea sa financiară, aspect care ar fi trebuit să conducă la respingerea ofertei în baza art. 134 alin. (6) din HG nr. 395/2016.

În ceea ce privește susținerile intervenientului privind pretinsa lipsă de proporționalitate între abaterea constatată în răspunsul la solicitarea de clarificări și sancțiunea respingerii ofertei solicitată de contestator, Consiliul reține că prevederile art. 134 din HG nr. 395/2016 nu condiționează respingerea ofertei de cuantumul modificărilor survenite în cadrul propunerii financiare ci dispun doar cu privire la modalitatea de îndreptare a erorilor sesizate.

Rezultă că modificarea propunerii financiare operată de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S ar fi trebuit să conducă la respingerea ofertei în baza art. 134 alin. (6) din HG nr. 395/2016, fiind lipsit de relevanță cuantumul modificărilor operate.

Consiliul reține că, potrivit principiului de drept „*Nemo legem ignorare censetur*”, KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S nu poate invoca necunoașterea legii pentru modalitatea improprie în care și-a modificat propunerea tehnică.

În cazul în care aprecia că impactul modificărilor asupra valorii ofertate în propunerea sa financiară este redus, nimic nu împiedica societatea intervenientă să-și corecteze abaterile din propunerea sa financiară prin refacerea calculelor aferente implicit alături de prețul total motivat de faptul că o astfel de corecție nu i-ar fi afectat poziția în clasament, câtă vreme corectarea conform art. 134 alin. (10) din HG nr. 395/2016 ar fi condus la diminuarea valorii ofertate, nu la creșterea acesteia.

Față de cele de mai sus, Consiliul urmează să admită criticile contestatorului privind propunerea financiară din oferta KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S.

Raportat la cele evocate și ținând seama de atribuțiile comisiei de evaluare statuate la art. 127 alin. (1) din HG nr. 395/2016, Consiliul constată că această verificare nu s-a făcut, în cazul ofertei declarate câștigătoare cu rigurozitatea impusă de legislația în domeniu și, pe cale de consecință, criticile privind nelegalitatea evaluării ofertei KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S sunt întemeiate, urmând să fie admise.

În ceea ce privește restul criticilor sesizate de către contestatorul SC BMC TRUCK & BUS SA cu privire la modalitatea de evaluare a ofertei KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S, Consiliul nu mai analizează conformitatea acestora, atâta vreme cât din cauza motivelor antemenționate nu poate fi înlăturat caracterul de neconformitate al acestei oferte, rezultatul fiind același.

Procedând la analiza contestației formulate de SC NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, se reține că acesta este nemulțumit de respingerea ofertei sale ca inacceptabilă conform art. 137 alin. (2) lit. b) coroborat cu art. 134 alin. (5) din HG nr.395/2016, pe motiv că scrisoarea de garanție de participare la procedură nu îndeplinește cerințele prevăzute de art. 36 din HG nr. 395/2016 și cerințele documentației de atribuire.

Referitor la acest aspect, se reține că potrivit documentației de atribuire, respectiv Fișa de date, autoritatea contractantă a impus la pct. III.1) CONDIȚII DE PARTICIPARE - III.1.6.a) **Garanție de participare**, următoarele:

*„Garanția de participare se prezintă conform art. 36 din HG 395/2016, în cuantum de: 3.046.000,00 lei; Cont Trezorerie AC: RO53TREZ7005006XXX000227 la ATCPMB, CUI4267117, pt. GP constituită prin virament bancar. GP se va încarcă electronic în SEAP cu semnătură electronică extinsă, bazată pe un certificat calificat, eliberat de un furnizor de servicii de certificare acreditat, până cel mai târziu la data și ora limită de depunere a ofertelor. Valabilitatea GP va fi cel puțin egală cu perioada de valabilitate a ofertei, respectiv 12 luni. În cazul depunerii de oferte în asociere, GP trebuie constituită în numele asocierii și se va menționa că acoperă în mod solidar toți membrii grupului de op. ec. În cazul în care GP se va constitui în altă valută, valoarea GP se va determina prin echivalența leu/altă valută, a cursul anunțat de BNR din ziua publicării*

anunțului în SEAP. Neprezentarea GP odată cu oferta atrage după sine respingerea ofertei

**Notă: Instituțiile de credit din România vor fi interpretate, „in stricto sensu”, conform prevederilor art. 3 din OUG nr. 99/2006 privind instituțiile de credit și adecvarea capitalului, cu modificările și completările ulterioare”.**

De asemenea, legislația specifică în materie în vigoare la data deschiderii ofertelor stipulează următoarele:

- art. 36 alin. (1) din HG nr. 395/2016, forma **în vigoare atât la data inițierii procedurii cât și la data depunerii ofertelor:** „Garanția de participare se constituie prin virament bancar sau printr-un instrument de garantare emis în condițiile legii, astfel:

a) scrisoare de garanție emisă de o **instituție de credit** din România sau din alt stat;

b) asigurare de garanții emisă:

— fie de o societate de asigurări care deține autorizație de funcționare emisă în România sau într-un alt stat membru al Uniunii Europene și/sau care este înscrisă în registrele publicate pe site-ul Autorității de Supraveghere Financiară, după caz;

— fie de o societate de asigurări dintr-un stat terț printr-o sucursală autorizată în România de către Autoritatea de Supraveghere Financiară”.

- art. 3 din **OUG nr. 99/2006 privind instituțiile de credit și adecvarea capitalului:** „**Instituțiile de credit**, persoane juridice române, se pot constitui și funcționa, cu respectarea dispozițiilor generale aplicabile instituțiilor de credit și a cerințelor specifice prevăzute în Partea a II-a a prezentei ordonanțe de urgență, în una din următoarele categorii:

a) bănci;

b) organizații cooperatiste de credit;

c) bănci de economisire și creditare în domeniul locativ;

d) bănci de credit ipotecar;

- art. 2 alin. (1) din **Legea nr. 93/2009 privind instituțiile financiare nebancare:** „Activitatea de creditare se desfășoară cu titlu profesional prin instituții de credit și prin instituțiile financiare prevăzute la secțiunea a 2-a a cap. IV al titlului I al părții I din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 99/2006 privind instituțiile de credit și adecvarea capitalului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 227/2007, cu modificările și completările ulterioare, în conformitate cu dispozițiile actului normativ sus-menționat, prin prestatori de servicii de plată care acordă credite legate de serviciile de plată, în conformitate cu dispozițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 113/2009 privind serviciile de plată, aprobată cu modificări prin Legea nr. 197/2010, cu modificările și completările ulterioare, precum și prin instituții financiare nebancare, în condițiile stabilite prin prezenta lege, prin legile speciale care le reglementează activitatea și prin reglementările emise de Banca Națională a României în aplicarea prezentei legi”.

Așadar din dispozițiile atât a documentației de atribuire cât și a dispozițiilor legale amintite, reiese intenția autorității/legiuitorului cu privire la cele două instituții, respectiv instituțiile de credit și instituțiile financiare nebancare, actul normativ de reglementare privind instituțiile financiare nebancare are un obiect diferit de cel reglementat de O.U.G. nr. 99/2006, reglementând activitățile de creditare care pot fi desfășurate de instituțiile financiare nebancare, printre acestea fiind și acordarea de credite (incluzând, fără a se limita la: credite de consum, credite ipotecare, credite imobiliare, microcredite, finanțarea tranzacțiilor comerciale, operațiuni de factoring, scontare, forfetare) și emitere de garanții, asumare de angajamente de garantare, asumare de angajamente de finanțare.

Cu alte cuvinte instituția financiară nebanară nu se confundă cu instituția de credit, fiind organisme/entități/întreprinderi reglementate în mod distinct și având domenii de aplicare diferite.

Raționamentul anterior se regăsește și în **Notificarea ANAP** privind acceptarea în procedurile de achiziție publică/sectorială a garanțiilor de participare/de bună execuție emise de către instituțiile financiare nebancare, publicată pe site-ul oficial, în data de **10 ianuarie 2022**, aplicabilă atât la data inițierii procedurii de atribuire cât și la data limită de depunere a ofertelor care precizează următoarele:

*„Având în vedere numeroasele solicitări de consiliere metodologică cu privire la posibilitatea acceptării de către autoritățile/entitățile contractante în procedurile de achiziție publică/ sectorială a garanțiilor de participare/de bună execuție emise de către instituțiile financiare nebancare, a devenit necesară clarificarea acestor aspecte prin emiterea unei Notificări în acest sens.*

(...)

*În ceea ce privește condițiile impuse de legislația specifică domeniului financiar-bancar pentru ca o entitate să fie considerată instituție de credit, potrivit opiniei emise de Banca Națională a României - autoritatea competentă cu privire la reglementarea, autorizarea și supravegherea prudentială a instituțiilor de credit, **instituțiile financiare nebancare nu sunt instituții de credit.***

*În acest sens, Banca Națională a României precizează faptul că cele două categorii de entități, **respectiv instituțiile de credit și instituțiile financiare nebancare, reprezintă două categorii instituționale distincte**, a căror activitate se desfășoară potrivit unor legislații specifice, prin care se reglementează diferit regimul de acces la activitate și de desfășurare a acestora pentru fiecare categorie în parte.*

*Din cele precizate mai sus, raportat la prevederile legislației privind achizițiile publice/ sectoriale ce impun constituirea garanției printr-un instrument de garantare emis de o instituție de credit, reiese faptul că **autoritatea/entitatea contractantă nu poate accepta constituirea garanției de participare/de bună execuție printr-un instrument de garantare emis de o instituție financiară nebanară**”.*

Chiar dacă în legislația aplicabilă domeniului care reglementează achizițiile publice, varianta în vigoare atât la data organizării procedurii cât și la data limită de depunere a ofertelor, nu este definit termenul de instituție de credit, având în vedere faptul că, potrivit dispozițiilor legale mai sus redate, sunt prevăzute în mod expres instituțiile acceptate în vedere emiterii instrumentelor de garantare, Consiliul apreciază că, din coroborarea tuturor dispozițiilor legale anterior redate, rezultă că înțelegerea instituțiilor de credit este cea reglementată de dispozițiile OUG nr. 99/2006.

Nu prezintă relevanță faptul că instituțiile financiare nebancare pot emite garanții, atâta timp cât în materia achizițiilor publice în vigoare la data organizării procedurii de atribuire, acest atribut era permis limitativ doar instituțiilor de credit, astfel cum acestea sunt definite și încadrate prin intermediul OUG nr. 99/2006 și societăților de asigurări. Or, în condițiile în care legiuitorul, prin normă legală imperativă a înțeles să stabilească expres că în cadrul atribuirii contractelor de achiziție publică, garanția de bună execuție poate fi constituită doar de către o instituție de credit sau societate de asigurări, acceptarea constituirii garanției de către o societate (IFN) care nu îndeplinește condiția de a fi o instituție de credit sau societate de asigurări, constituie o încălcare a legii.

Raționamentul anterior se regăsește și în **Hotărârea Curții de Apel Oradea, Secția Contencios Administrativ și Fiscal, nr. 662/2021 din 10 Septembrie 2021, dosar nr. 365/35/2021.**

Prin urmare, nu pot fi acceptate argumentele contestatului expuse în contestație întrucât norma legală incidentă este clară, lipsită de dubiu și conține enumerarea expresă a instituțiilor ce pot emite garanții în cazul atribuirii contractelor de achiziții publice, în aceste condiții orice altă interpretare, care adaugă sau schimbă conținutul normei nu este permisă.

În raport de cele mai sus reținute, Consiliul constată că SC NEW KOPEL CAR IMPORT SRL, prin prezentarea unui instrument de garantare, intitulat „*Scrisoare de garanție de participare la licitație nr. 202207341WIZ/18.07.2022*” (pag. 64, vol. 5 din dosarul cauzei) emis de o **instituție financiară nebancară (WIZ COVER IFN SA)** a încălcat atât prevederile art. 36 alin. (1) din HG nr. 395/2016, cât și prevederile din instrucțiunile pentru ofertanți intitulate generic „*fișa de date a achiziției*”, motiv pentru care autoritatea contractantă în mod temeinic a făcut aplicarea dispozițiilor art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016 coroborate cu dispozițiile art. 137 alin. (2) lit. b) din HG nr. 395/2016.

Pentru considerentele anterior expuse, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va admite contestația formulată de către SC BMC TRUCK & BUS SA în contradictoriu cu autoritatea contractantă MUNICIPIUL BUCUREȘTI iar, pe cale de consecință, va respinge ca nefondată cererea de intervenție formulată de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S, va anula raportul procedurii și actele subsecvente și va obliga autoritatea contractantă la reevaluarea ofertei depusă de KARSAN OTOMOTIV

SANAYII VE TICARET A.S cu respectarea documentației de atribuire, a prevederilor legale și a motivării aferentă prezentei în termen de 10 zile de la comunicare.

În temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge ca nefondată contestația formulată de SC NEW KOPEL CAR IMPORT SRL în contradictoriu cu autoritatea contractantă MUNICIPIUL BUCUREȘTI.

Pentru aceste motive  
în baza documentelor depuse de părți,  
CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

**DECIDE:**

Admite contestația formulată de către SC BMC TRUCK & BUS SA în contradictoriu cu autoritatea contractantă MUNICIPIUL BUCUREȘTI iar, pe cale de consecință, respinge ca nefondată cererea de intervenție formulată de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S, anulează raportul procedurii și actele subsecvente și obligă autoritatea contractantă la reevaluarea ofertei depusă de KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S cu respectarea documentației de atribuire, a prevederilor legale și a motivării aferentă prezentei în termen de 10 zile de la comunicare.

Respinge ca nefondată contestația formulată de SC NEW KOPEL CAR IMPORT SRL în contradictoriu cu autoritatea contractantă MUNICIPIUL BUCUREȘTI.

Obligatorie.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere în termen de 10 zile de la comunicare.

**Complet de soluționare a contestațiilor  
în domeniul achizițiilor publice:**

Consilier de soluționare  
Florentina DRĂGAN

PREȘEDINTE  
Traian ICOBET

**OPINIE SEPARATĂ,**

Contrar soluției exprimate de cei doi membri ai completului – de admitere a contestației formulate **SC BMC TRUCK & BUS SA** și de anulare a raportului procedurii și a actelor subsecvente lui, cu obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertei **KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S** – în ceea ce ne privește, opinăm că aceasta nu este în concordanță cu principiile și dispozițiile legale în vigoare, ci în contradicție cu acestea, având în vedere următoarele considerente.

Procedând la analiza pe fond a contestației formulate de SC BMC TRUCK&BUS SA (oferant clasat pe locul 2 în cadrul procedurii), se reține că o primă critică se referă la nerespectarea de către SC KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S a cerinței privind **prezentarea unui buletin de încercări realizat de către un laborator acreditat UE**.

Analizând această critică prin raportare la cerințele documentației de atribuire cât și legislația specifică în materie, Consiliul urmează să o respingă ca nefondată, având în vedere considerentele care urmează.

Astfel, potrivit caietului de sarcini, autoritatea contractantă a impus la pct. 3.4.1.4.7. - SPECIFICAȚII OPERAȚIONALE următoarea cerință:

*„Consumul de energie al autobuzului electric (kWh/100 km), se va determina conform procedurii E-SORT ciclul 1 (urban greu) pentru autobuz urban. Buletinul de încercări în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului electric oferit, realizat de către un laborator acreditat UE, pe baza procedurii E-SORT, va fi prezentat la ofertă”.*

Din analiza specificațiilor tehnice anterior menționate, Consiliul reține că autoritatea contractantă a definit cerința cu privire la demonstrarea consumului de energie prin raportare la prevederile art. 158 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 care stipulează că: *„autoritatea contractantă are dreptul de a solicita operatorilor economici să furnizeze un raport de încercare eliberat de un organism de evaluare a conformității sau un certificat emis de un astfel de organism drept mijloc de probă care să ateste conformitatea produselor (...) care fac obiectul achiziției cu cerințele sau criteriile stabilite prin specificațiile tehnice (...)”.*

Totodată, referitor la natura „laboratorului acreditat UE” emitent al raportului de încercare solicitat, Consiliul reține prevederile art. 158 alin. (3) din Legea nr. 98/2016 care specifică și particularizează textul alin. (1) a aceleiași norme juridice, astfel: *„În sensul alin. (1) și (2), un organism de evaluare a conformității este un organism care efectuează activități de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție, acreditat în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93”.*

Verificând conținutul articolului 2 intitulat „definiții” din cuprinsul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 (act normativ obligatoriu în România, conform prevederilor art. 288 din Tratatul CEE, potrivit căruia regulamentul se aplică direct în legislația internă, excluzând orice măsură de receptare națională sau tot ceea ce ar putea disimula natura și efectele sale), Consiliul reține că sintagma „**acreditare**” înseamnă *„o atestare de către un organism național de acreditare a faptului că un organism de evaluare a conformității îndeplinește cerințele stabilite prin standarde armonizate, și, după caz, orice alte cerințe suplimentare, inclusiv cele*

*stabilite în cadrul schemelor sectoriale relevante, pentru realizarea activităților specifice de evaluare a conformității”.*

Conform punctului 11 al normei juridice anterioare, sintagma „*organism național de acreditare*” înseamnă „singurul organism dintr-un stat membru care realizează acreditarea dispunând de autoritatea conferită de statul respectiv”.

În ceea ce privește competența organismului național de acreditare, Consiliul reține prevederile art. 5 alin. (1) din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 potrivit căroră „*Atunci când un organism de evaluare a conformității solicită acest lucru, organismele naționale de acreditare evaluează dacă organismul de evaluare a conformității este competent să realizeze o activitate specifică de evaluare a conformității. În cazul în care se constată că organismul național de acreditare este competent, acesta emite un certificat de acreditare în acest sens*” și prevederile art. 7 intitulat „*activitatea transfrontalieră*” din același act normativ care stabilește, cu titlu de regulă faptul că „*În cazul în care un organism de evaluare a conformității solicită acreditarea, acesta se adresează organismului național de acreditare al statului membru în care este stabilit sau organismului național de acreditare la care respectivul stat membru a recurs, în conformitate cu articolul 4 alineatul (2)*”, precum și situațiile în care un organism de evaluare a conformității poate solicita acreditarea de către un organism național de acreditare diferit de cele menționate anterior, însă printre acestea nu se regăsește situația unui organism de evaluare a conformității din afara Uniunii Europene.

Pe de altă parte, pentru a nu restricționa accesul operatorilor economici la procedura de atribuire autoritatea contractantă în cadrul documentației de atribuire a extins / relaxat modalitatea de demonstrare a acestei cerințe, permițând atât prezentarea buletinelor de măsurători emise de laboratoare din UE cât și din afara acesteia, respectiv atât prezentarea unor laboratoare acreditate conform legislației UE utilizând metodologia și protocolul de testare prezentate în broșura UITP „*Project E-SORT*” cât și laboratoare acreditate din UE .

Consiliul apreciază drept deosebit de important faptul că art. 158 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, anterior reprodus, **nu instituie obligația** ci doar dreptul solicitării rapoartelor emise de laboratoare acreditate în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 765/2008.

Din **considerentul 13** al preambulului regulamentului anterior menționat, rezultă că miza sistemului de acreditare a organismelor de încercare din UE o reprezintă calitatea certificatelor și a rapoartelor de încercare, însă, în măsura în care autoritatea contractantă a apreciat drept oportun să renunțe, pentru sporirea nivelului competiției, la această garanție a calității rapoartelor de încercare, Consiliul nu poate să cenzureze alegerea autorității contractante, în condițiile în care această alegere nu restricționează accesul la procedura de atribuire.

Potrivit prevederilor art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016 coroborat cu art. 155 din Legea nr. 98/2016, forma în vigoare la momentul inițierii

procedurii de atribuire, caietul de sarcini trebuie să conțină în mod obligatoriu cerințele, prescripțiile, specificațiile tehnice care să permită produselor ce fac obiectul contractului să fie descrise în mod obiectiv, în așa manieră încât să corespundă necesităților autorității contractante și să permită oricărui ofertant accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate de natură să restrângă concurența între operatorii economici.

În soluționarea contestației, Consiliul reține că potrivit prevederilor art. 123 din HG nr. 395/2016 operatorii economici au obligația de a elabora oferta [art. 3 lit. hh) din Legea nr. 98/2016 prevede că propunerea tehnică a ofertantului este parte a ofertei și se elaborează pe baza cerințelor din caietul de sarcini. Propunerea tehnică reprezintă modalitatea concretă pe care ofertantul o recomandă autorității contractante în vederea îndeplinirii cerințelor sale tehnice stabilite în caietul de sarcini] în conformitate cu prevederile documentației de atribuire, iar prin necontestarea în termenul legal, cerințele documentației de atribuire (**inclusiv cele cu privire cu privire la demonstrarea consumului de energie**) au devenit obligatorii atât pentru ofertanți, cât și pentru comisia de evaluare, în exercitarea atribuțiilor sale exclusive, prevăzute la art. 127 alin. (1) din HG nr. 395/2016.

La punctul 39 din Hotărârea pronunțată în cauza **C-27/15, CJUE** a reținut că *„Astfel, conform unei jurisprudențe constante a Curții, în temeiul articolului 2 din Directiva 2004/18, unei autorități contractante îi revine sarcina de a respecta cu strictețe criteriile pe care ea însăși le-a stabilit (a se vedea în special Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctul 40, și Hotărârea din 6 noiembrie 2014, Cartiera dell'Adda, C-42/13, EU:C:2014:2345, punctele 42 și 43)”* iar la punctul 42 din aceeași hotărâre a reiterat că *„astfel cum s-a amintit la punctul 39 din prezenta hotărâre, autoritatea contractantă are obligația de a respecta cu strictețe criteriile pe care ea însăși le-a stabilit” și a precizat că „această considerație este cu atât mai importantă cu cât miza este excluderea din procedură”*.

Ținând seamă de considerațiile mai sus iterate, se constată că cerința în cauză a fost îndeplinită de către intervenientul SC KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S, acesta din urmă prezentând buletinul de încercări emis de **Optival Belgelendirme Hizmetleri A.S**, (cu sediul în Turcia) care este un **laborator acreditat** conform standardelor UE de **Autoritatea Națională de Standardizare din Irlanda** (în limba engleza „The National Standards Authority of Ireland - „NSAI”), **care la rândul ei este atestată de către Consiliul Național Irlandez de Acreditare (în limba engleza „The Irish National Accreditation Board”,** denumit în cele ce urmează „INAB”), organismul național de acreditare al Irlandei (stat membru UE), conform Regulamentului (CE) nr. 765/2008.

De asemenea, nu pot fi reținute nici susținerile contestatorului potrivit cărora ofertantul desemnat câștigător și-ar fi completat oferta în urma răspunsului la solicitarea de clarificări, (întrebările **5, 6, 7, 9 și 10**),

În condițiile în care informațiile solicitate se regăsesc în oferta depusă inițial, documentele prezentate de SC KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S (declarații pe propria răspundere) nu au condus la modificarea sau completarea ofertei (a se vedea procesul – verbal nr. 243/04.10.2022) nefiind susceptibile de a produce un avantaj incorect în raport cu ceilalți participanți la procedura de atribuire, ci au avut **rolul de confirmare a informațiilor deja prezentate și, totodată, existente la nivelul propunerii tehnice**, fiind aplicabile fiind incidente în acest caz prevederile art. 135 alin. (3) din HG nr. 395/2016, care definesc viciile de formă: „ca fiind acele erori sau omisiuni din cadrul unui document a căror corectare/completare este susținută în mod neechivoc de sensul și de conținutul altor informații existente inițial în alte documente prezentate de ofertant sau a căror corectare/completare are rol de clarificare sau de confirmare, nefiind susceptibile de a produce un avantaj incorect în raport cu ceilalți participanți la procedura de atribuire”.

Dreptul autorității contractante de a solicita clarificări / completări rezidă din prevederile art. 209 din Legea nr. 98/2016, care stipulează că în cazul în care informațiile sau documentele prezentate de operatorii economici sunt incomplete sau eronate sau în cazul în care lipsesc anumite documente, autoritatea contractantă are dreptul de a solicita într-un anumit termen ofertanților / candidaților clarificări și după caz, completări ale documentelor prezentate de aceștia în cadrul ofertelor sau solicitărilor de participare, cu respectarea principiilor tratamentului egal și transparenței, autoritatea contractantă neavând ca prin clarificările / completările solicitate să determine apariția unui avantaj evident în favoarea unui ofertant / candidat,

și

dispozițiile art. 134 alin. (1) din HG nr.395/2016, care prevăd:

*„Comisia de evaluare are obligația de a stabili care sunt clarificările și completările formale sau de confirmare necesare pentru evaluarea fiecărei solicitări de participare/oferte” .*

Raportat la cele evocate și ținând seama că printre atribuțiile comisiei de evaluare sunt și cele de verificare a conformității propunerilor tehnice ale ofertanților cu prevederile documentației de atribuire, elaborare a solicitărilor de clarificări și/sau completări necesare în vederea evaluării ofertelor și de stabilire a ofertelor inacceptabile și/sau neconforme, precum și a motivelor care stau la baza încadrării acestora în fiecare din aceste categorii, așa cum este prevăzut la art. 127 alin. (1) lit. f), i) și j) din HG nr. 395/2016, Consiliul constată că verificarea acestei cerințe s-a făcut, cu rigurozitatea impusă de legislația în domeniu și, pe cale de consecință, criticile acestuia de la pct. B.2. privind oferta desemnată câștigătoare sunt nefondate, urmând să fie respinse.

Nu pot fi reținute nici alegațiile contestatorului de la pct.B.3 privind neconformitatea ofertei pe motivul utilizării în mod izolat a verbului „trebuie”, deoarece inserarea în anumite paragrafe a verbului „trebuie”,

poate fi catalogată cel mult o eroare de formă nefiind de natură a atrage neconformitatea ofertei.

De asemenea nu pot fi reținute nici neîndeplinirea cerințelor invocate la **pct. 69 – 76** din contestație, având în vedere că acestea se regăsesc în oferta tehnică a SC KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S, după cum urmează:

- cerința referitoare la obligativitatea accesoriilor, echipamentelor și instalațiilor solicitate, asumarea acesteia s-a făcut în cadrul ofertei tehnice la punctul 3.4.1.6, detalieri suplimentare fiind cuprinse și în Anexa nr. 48 a propunerii tehnice;

- cerința de la punctul 3.4.1.5.16, referitoare la sistemul de rulare, produsul Karsan nu necesita sistem de protecție al piulițelor, implicit chei speciale, motiv pentru care nu era necesara detalierea cerinței, ci doar asumarea conformității acesteia;

- cerința privind rezistența la forțele mecanice - a fost descrisă în mod corespunzător în cadrul punctului 3.4.1.3.3, pag. 201–202, vol. 11 din dosarul achiziției;

- cerința privind caroseria - a fost descrisă în cadrul pct. 3.4.5.1.1, pag. 210-211, vol. 11 din dosarul achiziției;

- cerința privind ușile de acces - a fost îndeplinită prin descrierea la pct. 3.4.1.5.5, pag. 215-218, vol. 11 din dosarul achiziției ;

- cerința privind capacele de vizitare la motoare - a fost indicată la pct. 3.4.1.5.7.2, pag. 220-221, vol. 11 din dosarul achiziției;

- e) cerința privind canalele de cabluri - a fost asumata în mod corespunzător la punctul 3.4.1.5.8, pag. 221, vol. 11 din dosarul achiziției;

- cerința privind scaunele pentru pasageri - a fost descrisă în mod corespunzător la pct. 3.4.1.5.12.1, pag. 224-225, vol. 11 din dosarul achiziției;

- cerința privind rampa de acces pentru cărucioare a fost menționată în mod corespunzător la pct. 3.4.1.5.12.2, pag. 226, vol. 11 din dosarul achiziției;

- cerința privind organizarea habitaculului conducătorului auto a fost descrisă în cadrul pct. 3.4.1.5.13.1, pag. 226-227, vol. 11 din dosarul achiziției;

- cerința privind instalația de aer comprimat - a fost menționată în mod corespunzător la punctul 3.4.1.5.20, pag. 240-241, vol. 11 din dosarul achiziției;

- cerința privind sistemul de frânare a fost descrisă în mod corespunzător în cadrul punctului 3.4.1.5.21, pag. 243-244 din dosarul achiziției, iar sculele și dispozitivele speciale sunt prevăzute în cadrul Anexei nr. 1.1 la oferta tehnică – pag. 337, vol. 11 din dosarul achiziției.

- cerința privind puntea spate, aceasta a fost indicată în mod corespunzător în cadrul pct. 3.4.1.5.18, pag. 238, vol. 11 din oferta dosarul achiziției, iar tipul și caracteristicile tehnice ale acesteia sunt prezentate detaliat în Anexa nr. 23, vol. 11, pag. 448-451, din dosarul achiziției;

- cerința privind remedierea unei eventuale situații de scădere a capacității SRSEE sub 80% din capacitatea nominală la terminarea perioadei de garanție a fost garantată în mod corespunzător de Karsan în cadrul punctului 3.5.1.1, pag. 296-300, vol. 11 din dosarul achiziției .

Nu poate fi reținută nici afirmația contestatorului de la pct. 78 (secțiunea B.4) din contestație, potrivit căreia ofertantul declarat câștigător nu ar fi respectat cerințele pct. 3.4.1.2 – „*Condiții tehnice obligatorii*” - subpunctul 17 ale caietului de sarcini, sensul real al sintagmei „disponibilitatea vehiculului”, poate fi datorat cel mult unei neînțelegeri de ordin lingvistic și se referă strict chiar la funcționarea acestuia, așa cum poate fi dedus, dat fiind că sistemul ITS în general și computerul de gestiune management vehicul („CGMV”) în special, nu pot colecta sau înregistra date privind viteza vehiculului, dacă acesta este indisponibil/oprit.

Nu poate fi reținută nici afirmația contestatoarei de la pct. 81 (secțiunea B.4.) din contestație conform căreia specificațiile privind modulul de autodiagnoză și semnalizare pentru facilitarea conducerii autobuzului și de diagnoză pentru mentenanță ar fi limitate în mod nejustificat, deoarece din analiza ofertei tehnice a SC KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S, pct. 3.4.1.2 – subpct. 16 și 17 (pag. 190-191, vol. 11 din dosarul achiziției), Consiliul constată că această afirmație nu corespunde cu realitatea, fiind menționat expres la această cerință că, prin conectarea computerului de bord atât la magistrala CAN (care cuprinde toată informația legată de toate subsistemele vehiculului, cum ar fi motor/motoare, transmisie, sistem electric, sistem pneumatic, suspensie, frânare, uși, HVAC etc.), cât și la restul infrastructurii ITS (validatoare, numărătoare etc.), îi este asigurat acestuia acces total la autodiagnoză și semnalizare pentru facilitarea conducerii autobuzului și diagnoză pentru mentenanță.

De asemenea, nu corespunde cu realitatea nici afirmația de la pct. 83 din contestație conform căreia nu este specificată funcția echipamentelor ITS de informare audio vizuală a călătorilor, acestea regăsindu-se în cadrul ofertei declarate câștigătoare la pct. 3.4.1.2, subpunctul 17 și 18, pag. 190-192, vol. 11 din dosarul achiziției), la punctul 3.4.1.5.27.2, pag. 263, vol. 11 din dosarul achiziției și la punctul 3.4.1.5.33.2, pag. 278-279, vol. 11 din dosarul achiziției.

Caracterul nefondat se reține și în ceea ce privește critica de la pct. 85 din contestație cu privire la cerința ca validatoarele să accepte plata card bancar contactless, îndeplinirea acestei cerințe regăsindu-se la punctul 3.4.1.2, subpunctul 23, pag. 192, vol. 11 din dosarul achiziției, unde se menționează în mod expres că: „*Sistemul ITS include validatoare compatibile cu stemul automat de taxare aflat în funcțiune la achizitor, pentru validarea cardurilor conforme cu standardul ISO/IEC 14443 tip A (standardul ISO/IEC 14443 este standardul care reglementează funcționarea cardurilor contactless) și Mifare ...., . Validatoarele acceptă*

*plata cu card bancar, iar soluția este certificată conform regulilor Mastercard/Visa”.*

Prin urmare, cerința documentației de atribuire a fost ca plata să se poată efectua cu card bancar metoda contactless, cerință îndeplinită de ofertantul în cauză și nicidecum nu a impus / condiționat ca plata cu card bancar să se efectueze doar cu anumite tipuri de carduri, cum în mod eronat susține contestatoarea.

Nu poate fi reținută nici afirmația contestatoarei de la pct. 89-90 din contestație, conform căreia în oferta SC KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S, nu se regăsește nicio informație cu privire la specificațiile minime obligatorii impuse, în legătură cu cerința de la punctul 3.4.1.5.27.2 – „Computer gestiune management vehicul (CGMV)” din Caietul de sarcini, (cerință care se regăsește în multe alte părți ale Caietului de sarcini), deoarece din analiza propunerii tehnice a ofertei declarate câștigătoare aceste cerințe se regăsesc după cum urmează:

- la punctul 3.5.3.3, pag. 307-309, vol. 11 din dosarul achiziției, specificații ce privesc instruirea personalului pentru utilizare;

- la punctul 3.4.1.5.27.2. pag. 265 - 270, vol. 11 din dosarul achiziției, specificații ce privesc componentele software, licențe și caracteristicile de exploatare, interfețe expuse, conectarea echipamentelor, etc. iar la punctul 3.4.1.5.13.5 pag. 230, vol. 11 din dosarul achiziției, specificații privind datele stocate disponibile/accesibile pentru alte sisteme prin interfața standardizată, informații privind computerul de bord care comunică wireless (WLAN), folosind interfețe standardizate prin care poate exporta datele și către alte sisteme;

Oferta SC KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S Karsan respectă și cerința de la punctul 3.4.1.5.33.2 punctul B - Unitate audio (amplificator) din Caietul de sarcini, în ceea ce privește specificarea modului de distribuire a boxelor. Astfel, în Anexa nr. 30 la oferta tehnică, privind Arhitectura sistemului informatic, este specificat atât modul de distribuire a boxelor, cât și controlul acestora din computerul de bord al autobuzului.

În ceea ce privește răspunsul neconcludent al ofertantului declarat câștigător privind calculul disponibilității, Consiliul reține că potrivit cerințelor din Caietul de sarcini, la indicatorii de fiabilitate și mentenanță: *„Calculul disponibilităților se realizează atât la nivel de an contractual pentru fiecare autobuz în parte cât și pentru autobuze livrate.*

*Practic, fiecare autobuz trebuie să fie disponibil din punct de vedere tehnic minimum 347 de zile pe an din totalul de 365 de zile și în fiecare zi trebuie să existe disponibil un număr de autobuze de minim 95% din autobuzele livrate. Sunt excluse defecțiunile cauzate de accidente de circulație sau actele de vandalism sau alte motive imputabile furnizorului”.*

Ținând seamă de faptul că, potrivit propunerii tehnice, a SC KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S, acesta a indicat la pct. 3.4.1.4.7.2 – „Indicatori de performanță” (pag. 208-209, vol. 11 dosarul achiziției), un procent de disponibilitate **de 96%** și un număr minim de 347 zile/an

din totalul de 365 zile, iar numărul de 347 de zile nu corespunde cu procentul de disponibilitate ofertat, autoritatea contractantă a procedat la solicitarea de clarificări din partea ofertantului prin adresa nr. DPR 135033/19.09.2022, la care acesta din urmă a răspuns prin adresa înregistrată sub nr. DPR 135042/19.09.2022 (**pag. 65, vol. 6 din dosarul achiziției**), în sensul: „*pct.2 - Așa cum ne-am asumat în cadrul propunerii noastre tehnice, procentul de disponibilitate este de 96%, ceea ce conduce la disponibilitatea anuală a unui autobuz timp de 350 de zile. Numărul minim de zile asumat de noi din totalul de 365 pentru disponibilitatea fiecărui autobuz este de 350*”.

Având în vedere complexitatea și multitudinea de informații și documente necesare a fi depuse în cadrul ofertelor, Consiliul apreciază că autoritatea contractantă în mod întemeiat a procedat la solicitarea de clarificări în sensul confirmării/infirmării unor elemente / specificații ale propunerii tehnice depuse, astfel încât să aibă certitudinea că oferta în cauză este una reală, fermă și acoperă toate cerințele documentației de atribuire, numai în urma clarificării neconcordanțelor cu privire la elementele ofertei autoritatea contractantă putea stabili realitatea și corectitudinea procentului de disponibilitate ofertat, motivat de faptul că orice decizie a acesteia privind admiterea sau respingerea unei oferte trebuie fundamentată pe o evaluare temeinică a ofertei, sub toate aspectele acesteia, și pe probe concludente, iar nu pe elemente insuficiente/neclare sau incerte care nu permit realizarea unei evaluări obiective a ofertei.

Faptul că, urmare a solicitării autorității, SC KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S, a corectat numărul de zile (din 347 în 350), practic confirmând procentul de disponibilitate de 96% indicat în ofertă nu poate fi încadrat ca o modificare a ofertei și cel mult, în acest caz, putându-se reține incidența instituției viciului de formă, această corectare fiind susținută în mod neechivoc de sensul și de conținutul altei informații existente inițial în alte documente prezentate de ofertant reglementate de art. 135 din HG nr. 395/2016, care stipulează: „(1) - În condițiile art. 209 din Lege, comisia de evaluare are dreptul de a solicita ofertantului corectarea viciilor de formă cu privire la oferta acestuia.

(2) În cazul în care ofertantul nu este de acord cu îndreptarea viciilor de formă, în condițiile prevăzute la alin. (1), oferta sa va fi considerată inacceptabilă.

(3) În sensul dispozițiilor alin. (1), viciile de formă reprezintă acele erori sau omisiuni din cadrul unui document a căror corectare/completare este susținută în mod neechivoc de sensul și de conținutul altor informații existente inițial în alte documente prezentate de ofertant sau a căror corectare/completare are rol de clarificare sau de confirmare, nefiind susceptibile de a produce un avantaj incorect în raport cu ceilalți participanți la procedura de atribuire”.

În cadrul Hotărârii din 10 octombrie 2013, CJUE s-a pronunțat în cauza C-336/12 astfel:

„31 Principiul egalității de tratament și obligația de transparență se opun oricărei negocieri între autoritatea contractantă și un ofertant în cadrul unei proceduri de atribuire a unor contracte de achiziții publice, ceea ce implică faptul că, în principiu, o ofertă nu poate fi modificată după depunerea sa nici la inițiativa autorității contractante, nici la cea a ofertantului. În consecință, autoritatea contractantă nu poate solicita lămuriri unui ofertant a cărui ofertă apreciază că este imprecisă sau neconformă cu specificațiile tehnice din caietul de sarcini (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 martie 2012, SAG ELV Slovensko și alții, C 599/10, punctele 36 și 37).

32 Curtea a precizat însă că articolul 2 din Directiva 2004/18 nu se opune ca datele referitoare la ofertă să poată fi corectate sau completate punctual, în special întrucât necesită în mod vădit o simplă clarificare sau pentru a înlătura erori materiale evidente (Hotărârea SAG ELV Slovensko și alții, citată anterior, punctul 40)“.

Hotărârea CJUE din data 5 iunie 2015 pronunțată în **cauza C 49/15**, statuează în acest sens că:

„43 În această privință, trebuie amintit că, în conformitate cu ceea ce s-a statuat la punctul 28 din prezenta ordonanță, corectarea unei erori materiale săvârșite de un ofertant în redactarea ofertei sale, în temeiul articolului 160 alineatul (3) din regulamentul delegat, nu trebuie să îi permită să o modifice și să îi confere astfel un avantaj necuvenit.

44 În consecință, orice modificare a unei oferte economice care nu privește corectarea mecanică a unei erori materiale vădite de redactare sau care nu rezultă automat dintr-o corectare nu este autorizată în temeiul articolului 160 alineatul (3) din regulamentul delegat. Astfel, autoritatea contractantă nu poate da unui singur ofertant, după deschiderea ofertelor, posibilitatea să modifice termenii ofertei sale, sub sancțiunea încălcării principiului egalității de tratament, precum și a termenilor dispoziției menționate“.

Situația este similară și în ceea ce privește perioada de garanție ofertată (FULL WARRANTY) de 480.000 km de la data punerii în exploatare la secțiunea 3.4.1.2 pct. 27 (**pag. 193, vol. 11** din dosarul achiziției), aceasta fiind în neconcordanță cu 300.000 km indicați la secțiunea 3.5.1.4.1 și 3.5.1.4.2 (**pag. 301-303, vol. 1** din dosarul achiziției), autoritatea contractantă în mod întemeiat procedând la solicitarea de clarificări, considerațiile Consiliului privind viciile de formă mai sus enunțate fiind pe deplin aplicabile și în acest caz.

Mai mult, confirmarea valorilor corecte ofertate pentru coeficientul de disponibilitate și garanția extinsă **rezultă și din extrasul de ecran din SEAP aflat la pag. 273 în vol. 8 al dosarului cauzei, potrivit căruia ofertantul a completat în SEAP** în căsuțele dedicate celor 2 factori de evaluare, valorile de **96%** reprezentând coeficientul de disponibilitate și 480.000 Km reprezentând garanția ofertată, ceea ce întăresc convingerea necesității îndreptării viciului de formă constatat.

De asemenea, oferta declarată câștigătoare nu putea fi respinsă ca neconformă pe motiv că ar prevedea un termen de plată mai mare decât cel din caietul de sarcini, astfel cum a fost modificat prin răspunsul consolidat la clarificări (maxim 60 zile inițial și 30 zile în urma răspunsului consolidat la clarificări din 08.07.2022), fiind aplicabile în acest caz prevederile art. 137 alin. (3) lit. b) din HG nr. 395/2016, care stipulează că:

*„În condițiile art. 215 alin. (5) din Lege, oferta este considerată neconformă în următoarele situații: conține propuneri de modificare a clauzelor contractuale pe care le-a stabilit autoritatea contractantă în cadrul documentației de atribuire, care sunt în mod evident dezavantajoase pentru aceasta din urmă, iar ofertantul deși a fost informat cu privire la respectiva situație, nu accepta renunțarea la clauzele respective”.*

Or, este evident că termenul de plată de 60 zile, mai lung și termenul pentru încheierea procesului verbal de recepție sunt stabilite în beneficiul și în favoarea autorității contractante, nefiind este de natură a atrage neconformitatea ofertei, astfel cum în mod eronat susține contestatoarea.

Este fără fundament și critica contestatorului de la pct. 111 lit. D, potrivit căreia autoritatea contractantă ar fi permis în mod nelegal prelungirea termenului de transmitere a documentului suport DUAЕ, în condițiile în care legislația în materia achizițiilor publice prevede posibilitatea prelungirii termenului de depunere a documentelor justificative de către ofertantul clasat pe primul loc, fiind relevante în acest sens, dispozițiile art. 196 alin. (2) din Legea 98/2016 care stipulează că:

*„Înainte de atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru, cu excepția situației contractelor subsecvente atribuite în executarea unui acord-cadru, autoritatea contractantă, în termen de o zi lucrătoare de la momentul stabilirii ofertantului clasat pe primul loc după aplicarea criteriului de atribuire, respectiv în termen de o zi lucrătoare de la emiterea avizului conform, în situația în care documentația este supusă controlului ex-ante conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 98/2017 privind funcția de control ex-ante al procesului de atribuire a contractelor/acordurilor-cadru de achiziție publică, a contractelor/acordurilor-cadru sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, aprobată prin Legea nr. 186/2018, cu modificările și completările ulterioare, solicită acestuia să prezinte documente justificative actualizate prin care să demonstreze îndeplinirea tuturor criteriilor de calificare și selecție, în conformitate cu informațiile cuprinse în DUAЕ, cu excepția procedurilor desfășurate în mai multe etape, când documentele justificative sunt solicitate înainte de transmiterea invitațiilor pentru etapa a doua către candidații selectați, acordând ofertantului/candidatului un termen de până la 7 zile lucrătoare pentru a răspunde la solicitarea de clarificare, sub sancțiunea respingerii ofertei ca inacceptabilă. Acest termen poate fi prelungit la solicitarea justificată a ofertantului/candidatului, cu cel mult 3 zile lucrătoare”.*

În ceea ce privește **propunerea financiară** a ofertei declarate câștigătoare, contestatorul apreciază că oferta în cauză trebuia respinsă ca inacceptabilă, în baza prevederilor art. 134 alin. (5) coroborat cu alin. (6) din HG nr. 395/2016 deoarece răspunsul la solicitarea de clarificări a fost neconcludent și a modificat conținutul propunerii financiare, motiv pentru care, Consiliul îl va analiza prin raportare atât la prevederile propunerii financiare ofertate cât și legislația specifică în materie.

Astfel, analizând propunerea financiară a ofertantului (aflată la pag. 207, vol. 8 din dosarul cauzei), se reține că, în cadrul Formularului nr. 9 și a anexelor aferente, autoritatea contractantă a constatat anumite neconcordanțe, între prețul unitar și prețul total, solicitând în acest sens prin adresa nr.151055/13.10.2022 (**pag. 187, vol. 8 din dosarul achiziției**) clarificarea respectiv corelarea în mod corespunzător a celor două elemente de preț.

Consiliul apreciază că autoritatea contractantă în mod întemeiat a procedat la solicitarea de clarificări în sensul verificării sustenabilității și veridicității/fezabilității propunerii financiare depuse, astfel încât să aibă certitudinea că oferta desemnată câștigătoare este una reală, fermă și acoperă toate cerințele documentației de atribuire. Numai în urma clarificării neconcordanțelor cu privire la elementele de cost ofertate, autoritatea contractantă putea stabili realitatea și corectitudinea formării prețului ofertat, motivat de faptul că orice decizie a acesteia privind admiterea sau respingerea unei oferte trebuie fundamentată pe o evaluare temeinică a ofertei, sub toate aspectele acesteia, și pe probe concludente, iar nu pe elemente insuficiente/neclare sau incerte care nu permit realizarea unei evaluări obiective a ofertei.

Consiliul reține că ofertele depuse reprezintă angajamente asumate de către ofertanți în scopul realizării obiectului contractului, astfel prețul (calculat în baza unor servicii/lucrări/activități) nu este un element pur formal al ofertei, ci reprezintă un element esențial al propunerii tehnice și financiare a cărui realitate și sustenabilitate trebuie verificată de comisia de evaluare, în baza respectării principiilor asumării răspunderii, tratamentului egal și nediscriminării și confirmate de ofertanți prin documentele înaintate autorității contractante.

Pe de altă parte, analizând la rândul său răspunsul oferit de SC KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S, prin adresa aflată la pag. 156, vol. 8 al dosarului cauzei, Consiliul **reține caracterul concludent** al acestuia motivat de faptul că în urma corelării prețurilor, acesta **nu a modificat rubrica cantități și nici valoarea fără TVA**, ci au fost corectate prețurile unitare fără TVA, după cum urmează:

-la Anexa 2.1 , rubrica 3 – *„Instalație pentru verificarea și încărcarea cu agent frigorific a instalației de climatizare inclusiv aparat de determinare a pierderilor de agent frigorific”* , a corectat prețul unitar fără TVA de la 25.000 lei la 27.500 lei, (rubrica cantități și valoarea totală fără TVA rămânând neschimbate);

-la Anexa 2.2 piese și materiale de prima dotare – Anexa 1.2 din caietul de sarcini – la rubrica 8.2 „Amortizoare suspensie axa spate” a corectat prețul unitar fără TVA de la 230 lei la 355 lei, (rubrica cantități și valoarea totală fără TVA rămânând neschimbate); la rubrica 31.6 „aparatură bord: buzzere” a corectat prețul unitar fără TVA de la 69 lei la 69,17 lei (rubrica cantități și valoarea fără TVA rămânând neschimbate);

- la Anexa 2.3 -agregate și unități electrice și electronice de comandă de primă dotare, la rubrica 7. – Întrerupător automat ultrarapid a corectat prețul unitar fără TVA de la 1080 lei la 1075 lei, (rubrica cantități și valoarea totală fără TVA rămânând neschimbate);

-la Anexa 2.4 – repere consumabile și de mare uzură, la rubrica 8 „Lamele ștergător” a corectat prețul unitar fără TVA de la 213 lei la 212,92 lei, (rubrica cantități și valoarea fără TVA rămânând neschimbate).

În aceste condiții, se reține că autoritatea contractantă a consemnat în mod corect față de oferta contestatorului incidența prevederilor art. 134 alin. (10) și (11) din HG nr. 395/2016, potrivit cărora: **„Prin excepție de la dispozițiile alin. (6), oferta nu va fi considerată neconformă în măsura în care modificările operate de ofertant în legătură cu propunerea sa financiară reprezintă erori aritmetice, respectiv aspecte care pot fi clarificate cu ajutorul principiilor prevăzute la art. 2 alin. (2) din Lege, elementele propunerii financiare urmând a fi corectate, implicit alături de prețul total al ofertei, prin refacerea calculelor aferente.**

**În cazul în care ofertantul nu este de acord cu îndreptarea erorilor aritmetice oferta sa va fi considerată inacceptabilă”.**

Mai mult, nu este lipsit de relevanță că, raportat la complexitatea și valoarea financiară oferită, prețurile unitare care au făcut obiectul corectării aritmetice sunt nesemnificative fără vreo influență asupra punctajului și implicit a clasamentului rezultat.

Contrar susținerii contestatoarei, Consiliul apreciază că modificarea ofertei unui ofertant nu poate fi analizată exclusiv prin raportare literală la aceste norme de aplicare ale Legii nr. 98/2016 fără a se avea în vedere însăși legislația națională, legislația comunitară și jurisprudența CJUE dar și efectele pe care le produce respectiva modificare în contextul procedurii de atribuire.

În cadrul Hotărârii din 10 octombrie 2013, CJUE s-a pronunțat în cauza **C-336/12** și a reținut că „art. 2 din Directiva 2004/18, nu se opune ca datele referitoare la ofertă să poată fi corectate sau completate punctual, în special întrucât necesită în mod vădit o simplă clarificare sau pentru a înlătura erori materiale evidente (Hotărârea SAG ELV Slovensko și alții, citată anterior, punctul 40)”.

Cauza **T-I95/08 Antwerpse BouM'werken NV c. Comisia**, are relevanță în prezenta cauză pentru că **se referă la posibilitatea completării ofertei financiare de către un ofertant. În acest caz, Comisia a acceptat corectarea erorii iar Tribunalul a hotărât că principiul egalității de tratament și al bunei administrări dă**

**naștere unei obligații a autorității contractante de a solicita clarificări, atunci când este probabil ca inadvertența ofertei să poată fi explicată în mod simplu.**

În cadrul acestei hotărâri s-a reținut că „**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 inconvenientele cauzate nu trebuie să fie disproporționate în raport cu scopurile urmărite (**Hotărârea Curții din 5 mai 1998, National Farmers' Union și alții, C-157/96, Rec., p. 1-2211, punctul 60**).

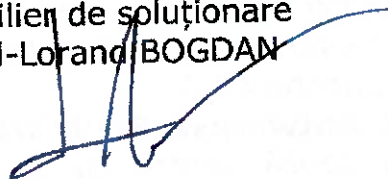
Acest principiu impune Autorității Contractante, atunci când aceasta se confruntă cu o ofertă ambiguă, iar o cerere de precizări cu privire la conținutul ofertei menționate ar putea asigura securitatea juridică în același mod precum respingerea imediată a ofertei în cauză, să solicite precizări candidatului vizat, mai degrabă, decât să opteze pentru respingerea pură și simplă a ofertei acestuia (a se vedea în acest sens Hotărârea Tideland Signal/Comisia, punctul 56 de mai sus., punctul 43).

Așadar, se apreciază că modificările aduse de SC KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S ofertei inițiale, prin precizările oferite, sunt încadrabile în categoria erorilor aritmetice precizările fiind efectuate într-un mod care nu conduce la depunerea unei noi oferte, nu schimbă clasamentul ofertanților și nu diminuează calitativ oferta.

**Raportat la cele evocate și ținând seama că printre atribuțiile comisiei de evaluare sunt și cele de verificare a propunerilor financiare prezentate de ofertanți, așa cum este prevăzut la art. 127 alin. (1) lit. h) din HG nr. 395/2016, se constată că această verificare s-a făcut, în cazul ofertei declarate câștigătoare cu rigurozitatea impusă de legislația în domeniu și, pe cale de consecință, criticile privind nelegalitatea evaluării ofertei sale sunt neîntemeiate, urmând să fie respinse. Pe cale de consecință se impune a se admite ca întemeiată cererea de intervenție formulată de SC KARSAN OTOMOTIV SANAYII VE TICARET A.S .**

În ceea ce privește contestația formulată de SC NEW KOPEL CAR IMPORT SRL sunt de acord cu soluția pronunțată de majoritatea membrilor completului și a motivelor care au stat la baza acestei soluții.

Consilier de soluționare  
Lehel-Lorand BOGDAN



Redactată în 6 (șase) exemplare originale, conține 70 (șaptezeci) pagini