



C.N.S.C.

CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

Str. Stavropoleos nr.6, Sectorul 3, București, România, CP 030084, CIF 20329980
Tel. +4 021 3104641 Fax. +4 021 3104642 Fax. +4 021 8900745 www.cnsc.ro

În conformitate cu prevederile art. 14 alin. (2) și ale art. 27 alin. (1) 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, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr. 169/C3/25

Data: 30.01.2020

Prin contestația FN (fără număr de înregistrare la emitent), înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 789/09.01.2020, înaintată de SA, cu sediul în sat, comuna, ... județul, înregistrată în registrul comerțului sub nr., CUI, reprezentată convențional de, cu sediul procesual ales în, formulată împotriva raportului procedurii și a comunicării rezultatului procedurii nr. 64114/31.12.2019, acte emise de autoritatea contractantă, cu sediul în, ..., județul, în calitate de autoritate contractantă în procedura de licitație deschisă, organizată în vederea încheierii unui acord-cadru de furnizare „Achiziția a 13 autobuze alimentate cu gaz natural comprimat și a unui sistem de e-ticketing destinate transportului public urban de călători în, inițiată cu anunțul de participare nr. CN1014725, publicat în SEAP în data de 04.09.2019, s-a solicitat:

- anularea deciziei prin care oferta sa a fost declarată necâștigătoare, precum și a actelor subsecvente;
- anularea raportului procedurii și a tuturor actelor subsecvente, în ceea ce privește declararea admisibilă și câștigătoare a ofertei asocierii SRL - SRL;
- obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertei sale, prin aplicarea, în condiții de legalitate, a criteriului de atribuire;
- efectuarea unei expertize tehnice, în temeiul art. 68 din Legea 101/2016, coroborat cu prevederile art. 330-339 din Codul de procedură civilă, cu privire la componenta tehnică referitoare la autonomia produselor oferite de asocieria SRL - SRL, în

condițiile cerute de caietul de sarcini și de algoritmului de calcul al criteriului de atribuire;

- suspendarea procedurii de atribuire, până la soluționarea contestației.

Prin adresa FN (fără număr de înregistrare la emitent), înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr./16.01.2020, asocierea SRL - SRL, prin liderul SRL, cu sediul în, ..., ..., ..., înregistrată în registrul comerțului sub nr., având CUI, reprezentată legal de, a înaintat o cerere de intervenție voluntară accesorie, în interesul autorității contractante, solicitând Consiliului admiterea, în principiu, a cererii de intervenție, iar pe fondul cauzei, respingerea contestației formulate de SC SA, ca "netemeinică și nefondată", și menținerea rezultatului procedurii de atribuire, și, pe cale de consecință, menținerea raportului procedurii și a actelor subsecvente acestuia.

Contestația și cererea de intervenție vor fi soluționate împreună, având în vedere dispozițiile art. 17 alin. (2) și (3) din Legea nr. 101/2016.

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

Prin contestația FN (fără număr de înregistrare la emitent), înregistrată la Consiliu sub nr. 789/09.01.2020, ... SA atacă rezultatul procedurii nr. 64114/31.12.2019, emis de, în calitate de autoritate contractantă în procedura amintită, conform căreia oferta sa a fost declarată necâștigătoare, decizie pe care o consideră nelegală.

Contestatorul susține că, în condițiile anunțului de participare, criteriul de atribuire - cel mai bun raport calitate-preț, cuprinde două componente: cea financiară, cu o pondere de 70%, și cea tehnică, cu 3 subcomponente.

Factorii de evaluare tehnici sunt:

- *Componenta tehnică 1 – Autonomie - în km* (cu o pondere de 10%), respectiv distanța parcursă între 2 alimentări la 100% capacitatea buteliilor de GNC, la o viteză medie de deplasare de 20 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz), la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri;

- *Componenta tehnică 2 - Perioada de garanție acordată*, cu o pondere de 10%;

- *Componenta tehnică 3 - Termen de livrare*, cu o pondere de 10%.

Contestatorul precizează că autoritatea contractantă a stabilit în documentația de atribuire că, pentru componenta tehnică legată de autonomie, punctajul maxim, de 10 puncte, va fi acordat ofertei cu autonomia cea mai mare.

De asemenea, contestatorul arată că, în cuprinsul Secțiunii II.2.5 din fișa de date se arată: „pentru alte autonomii se acordă punctaj conform algoritm $An = \text{autonomie ofertată} \times 10 \text{ puncte} / \text{autonomia cea mai mare}$ ". Totodată, la aceeași secțiune din fișa de date, s-a impus o condiție suplimentară, astfel: „Limite minime a autonomiilor acceptate sunt: min. 300 km - max. 400 km. Orice autonomie oferită ce depășește această valoare nu va primi punctaj suplimentar".

Pe de altă parte, conform condițiilor prestabilite, „pentru ca o ofertă să fie conformă din acest punct de vedere, este necesar ca autobuzele să ofere o autonomie de transport de minim 300 km între două alimentări, la o viteză medie de deplasare de 20 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri".

Așadar, sub aspectul componentei 1- autonomie, contestatorul învederează că decizia autorității contractante, de clasare a ofertei sale pe locul al doilea, în raport cu oferta câștigătoare, este nelegală și netemeinică, din două considerente esențiale.

Primul se referă la omisiunea autorității contractante de a observa limitele autonomiilor acceptate și efectele depășirii acestora.

Plecând de la premisa că limitele autonomiilor acceptate sunt cuprinse între min. 300 km. și max. 400 km, cu consecința neacordării punctajului suplimentar oricărei oferte, care presupune o autonomie în afara acestora, contestatorul solicită să se rețină că autonomia ofertată de asociere SRL - SRL este de 550 km, conform comunicării rezultatului procedurii.

În aceeași măsură, și autonomia ofertată de societatea sa, anume de 500 km, este tot în afara limitei superioare, impusă de documentația de atribuire (400 km).

Ca atare, efectul imediat al acestor valori trebuia să presupună aplicarea, de către autoritatea contractantă, a unei condiții pe care ea însăși a stipulat-o, pentru determinarea punctajului pentru această componentă a criteriului de atribuire, aceea a neacordării punctajului suplimentar, în această situație.

Contestatorul susține că autoritatea contractantă a acordat punctajul maxim, de 10 puncte, asocierii câștigătoare, doar cu aplicarea incompletă și nelegală a algoritmului de calcul, argumentând, la pag. 3 din rezultatul procedurii, că s-a limitat la justificarea „cea mai mare garanție primește 10 puncte".

Este evident că acest argument ar fi fost valid dacă autoritatea contractantă nu ar fi limitat acordarea punctajului maxim la autonomia maximă oferită, de 400 km, iar în aceste condiții, ar fi obținut cel mai mare punctaj ofertantul care a oferit cea mai mare autonomie.

Cu privire la acest aspect, contestatorul subliniază că autoritatea contractantă a stabilit, în fișa de date, Secțiunea II.2.5: „Limite minime a autonomiilor acceptate sunt: min. 300 km - max. 400 km. Orice autonomie oferită ce depășește această valoare nu va primi punctaj suplimentar”, sens în care interpretarea corectă este aceea că orice ofertă cu o autonomie mai mare de 400 km, obține punctajul 10, fără aplicarea algoritmului de calcul menționat.

În speță, contestatorul susține că, astfel cum sunt redactate cerințele fișei de date, și având în vedere că, atât ea, cât și asocierea câștigătoare au oferit o autonomie peste limita maximă, este evident că ambele oferte ar fi trebuit să obțină 10 puncte.

În acest sens, contestatorul arată că este evidentă omisiunea autorității contractate, care, pentru a respecta principiile tratamentului egal, nediscriminării, proporționalității și principiul general al legalității, ar fi trebuit, în fapt, să acorde același punctaj, de 10 puncte și ofertei sale.

Astfel, acordarea punctajului maxim, pentru componenta autonomie și ofertei sale, ar fi clasat oferta asocierii SRL - SRL pe locul al doilea, cu 93,93 puncte, iar oferta sa ar fi fost clasată pe locul întâi, cu 94 de puncte.

Al doilea considerent pentru demonstrarea nelegalității deciziei autorității contractante se referă la autonomia ofertată de asocierea câștigătoare, care nu respectă cerințele caietului de sarcini.

În această privință, contestatorul arată că, în condițiile caietului de sarcini, prevăzute la punctul C. *Condiții tehnice de calitate, subpunctul C.4. Caracteristici tehnice generale ale agregatelor, subansamblurilor și ale componentelor - Autonomia autobuzului* (pagina 20 a caietului de sarcini), „este necesar ca autobuzele să ofere o autonomie de transport de minim 300 km între două alimentări, consumul fiind raportat la o viteză medie de deplasare de 20 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri”.

Conform comunicării rezultatului procedurii, contestatorul arată că oferta asocierii câștigătoare a menționat o autonomie de 550 km, iar justificarea acestei valori, conform mențiunilor asocierii și ale autorității contractante, din rezultatul procedurii (pag. 3), este consumul indicat de testul SORT 2.

Or, contestatorul precizează că testul SORT 2 nu indică, în niciun caz, autonomia autobuzului ofertat, ci doar consumul de combustibil în

anumite condiții meteorologice. Testul SORT este, de altfel, un test bazat pe o metodologie standardizată, concepută de o organizație non-profit - ... (.....), constituită sub legislația belgiană, cu sediul în Conform informațiilor disponibile pe pagina web a asociației, obiectivul acesteia este să efectueze studii și să ofere consultanță, cu privire la orice subiecte legate de transportul public de pasageri, inclusiv servicii de mobilitate, fie ele urbane, suburbane, regionale sau interregionale, la scară internațională, și să ofere soluții, cu scopul de a ajuta acest sector să progreseze, din punct de vedere social, economic și tehnic, în beneficiul tuturor actorilor interesați public și privat.

Conform metodologiei SORT (Standardised On-Road Tests Cycles), SORT 2 are în vedere traficul mixt, în timp ce SORT 1 și SORT 3 au în vedere traficul urban, respectiv traficul suburban. Testele SORT au în vedere consumul de carburant, măsurat în funcție de alți parametri decât cei menționați de documentația de atribuire, și se bazează pe caracteristicile tehnice ale vehiculului, topografia rutei, obstacole, numărul de opriri, accelerație, temperatura de la momentul testului, presiune atmosferică și viteza vântului, determinate de momentul testului etc.

Testul SORT nu are în vedere nici „viteza medie de deplasare de 20 km/h” și nici „condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri”, astfel cum sunt cerute de caietul de sarcini al achiziției.

Ca atare, contestatorul susține că întemeierea deciziei autorității contractante, de a accepta autonomia de 550 km ofertată, doar pe testul SORT 2, la care face trimitere asocierea câștigătoare, este lipsită de relevanță, câtă vreme ofertantul nu a făcut nicio dovadă că această autonomie este calculată, inclusiv, în raport cu cerințele caietului de sarcini, anume cu viteza medie de deplasare de 20 km/h și în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și cu încărcare maximă de pasageri.

Contestatorul susține că a depus o declarație a producătorului autobuzelor ofertate, din care rezultă că, în urma testelor, în condițiile specifice ale caietului de sarcini, autonomia acestora este de 500 km, între două alimentări. În schimb, justificarea autorității contractante, pentru acceptarea autonomiei de 550 km, ofertată de Asocierea desemnată câștigătoare, este bazată doar pe un test SORT 2 (despre care nu cunoaște dacă există sau doar se face referire la el de către ofertant), test care nu este suficient, întrucât, conform metodologiei SORT, nu are în vedere cerințele caietului de sarcini.

Așadar, contestatorul susține că asocierea nu a demonstrat, în niciun fel, că autonomia de 550 km a fost calculată cu reținerea condiției

că sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) să funcționeze la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri, astfel cum a solicitat autoritatea contractantă.

De asemenea, contestatorul arată că o expertiză tehnică ar putea demonstra că valoarea de 550 km a autonomiei, între două încărcări, menționată în oferta câștigătoare, nu este asumată, în niciun fel, de ofertantul câștigător, fiind bazată doar pe un test fără valoare probantă reală, realizat în baza unor criterii străine de cerințele caietului de sarcini și care, în definitiv nu demonstrează autonomia autobuzului, în sensul documentației de atribuire.

Prin urmare, contestatorul solicită Consiliului să observe caracterul neîntemeiat al deciziei autorității contractante de a accepta o ofertă ce propune o autonomie a autobuzului neasumată, prin prisma respectării tuturor condițiilor prestabilite, și să declare inadmisibilă oferta tehnică a asocierii SRL - SRL.

În temeiul art. 453 alin. (1) din Codul de procedură civilă, contestatorul solicită Consiliului obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată, ocazionate cu soluționarea contestației.

Prin adresa nr. 2053/14.01.2020, înregistrată la CNSC sub nr. 1406/14.01.2020, autoritatea contractantă a transmis punctul de vedere la contestația înaintată de SA, solicitând respingerea ei, ca nefondată.

Autoritatea contractantă susține că, în derularea procedurii de atribuire a contractului din speță, a respectat toate prevederile legale în vigoare, fapt demonstrat prin informațiile indicate în cadrul proceselor de evaluare intermediară, precum și a clarificărilor și răspunsurilor aferente.

Astfel, autoritatea contractantă precizează că, potrivit documentației de atribuire, a fost stabilit un subcriteriu, pentru componenta tehnică, *Autonomia, în km, a autobuzelor CNG la o viteză medie de deplasare de 20 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri.* Algoritm de calcul: *pentru autonomia cea mai mare exprimată în km se acordă 10 puncte. Pentru alte autonomii se acordă punctaj conform algoritm $An = \text{autonomie ofertată} \times 10 \text{ puncte} / \text{autonomia cea mai mare}$.*

Referitor la limitele minime ale autonomiilor, autoritatea contractantă arată că, în mod eronat a interpretat contestatorul cerința din fișa de date/pct. II.2.5 Criterii de atribuire, Componenta tehnică 1 – *Autonomie*, nespecificându-se faptul că toate autonomiile, ce depășesc limita maximă, de 400 km, vor primi punctajul maxim de 10 puncte,

fiind foarte clar formulat algoritmul de calcul și cum se va acorda punctajul, susținând că a utilizat exact algoritmul de calcul pentru punctajul aferent acestui subcriteriu de evaluare tehnică.

Autoritatea contractantă menționează că documentația de atribuire, inclusiv criteriul de atribuire propus și algoritmul de calcul aferent fiecărui subcriteriu, nu a fost contestată de operatorul economic, care a și depus ofertă în cadrul procedurii din speță.

Mai mult, în condițiile legii, operatorul economic avea posibilitatea adresării de clarificări, privind modul și algoritmul de calcul asupra criteriului și factorilor de evaluare, în conformitate cu art. 160 din Secțiunea a 4-a *Elaborarea documentației de atribuire*.

În ceea ce privește contestarea, de către SC SA, a legalității utilizării rezultatelor testelor SORT 2, în stabilirea autonomiei în kilometri, între două alimentari, autoritatea contractantă specifică faptul că ambii ofertanți au stabilit numărul de kilometri, privind autonomia între două alimentări, utilizând rezultatele testului SORT 2, conform documentelor prezentate în propunerile tehnice.

În fapt, autoritatea contractantă susține că a lansat procedura de achiziție incluzând toate detaliile tehnice și metodologice de evaluare a viitoarelor oferte în caietul de sarcini și anexele sale, iar pentru stabilirea unui mod obiectiv de evaluare a autonomiei autobuzelor, a fost utilizat testul SORT 2. În aceste condiții, contestatorul avea posibilitatea solicitării de clarificări sau a contestării documentației de atribuire, la momentul lansării procedurii de achiziție, în cazul în care considera că testul SORT 2 nu este oportun pentru evaluarea obiectivă a criteriului de atribuire, fapt care nu s-a realizat. Or, prin depunerea ofertei și, mai mult, depunerea ca anexă a rezultatului testului SORT 2 pentru produsul ofertat (autobuzul ofertat), operatorul economic a fost de acord cu modul de evaluare a declarației privind autonomia autobuzului, la momentul respectiv nefiind nimic în neregulă cu acest mod de evaluare.

Referitor la solicitarea efectuării unei expertize tehnice, cu privire la componenta tehnică - Autonomia produselor oferite, autoritatea contractantă susține că cei doi ofertanți au justificat cerința prin prezentarea fișelor tehnice și a rapoartelor de testare, conform cerințelor din caietul de sarcini și fișa de date.

Prin adresa FN (fără număr de înregistrare la emitent), înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr./16.01.2020, asocierea "..... SRL - SRL, prin liderul SRL a înaintat o cerere de intervenție voluntară accesorie, în interesul autorității contractante, solicitând Consiliului admiterea, în principiu, a cererii sale, iar pe fondul cauzei, respingerea contestației formulate de SC SA, ca „netemeinică și nefondată”, menținerea rezultatului procedurii de atribuire și, pe cale de consecință, a raportului

procedurii și a actelor subsecvente acestuia, respectiv a adreselor de comunicare a rezultatului procedurii de atribuire.

În ceea ce privește admisibilitatea cererii sale de intervenție, intervenientul susține că, în calitate de ofertant desemnat câștigător în procedura din speță, are un interes vădit, legitim, personal și actual de menținere a situației de fapt stabilite, în mod legal, de autoritatea contractantă, prin raportul procedurii, precum și prin adresele de comunicare a rezultatului procedurii.

Intervenientul arată că autoritatea contractantă a stabilit, în mod transparent, în documentația de atribuire, că pentru componenta tehnică - Autonomie, punctajul maxim, de 10 puncte va fi acordat ofertei cu valoarea cea mai mare, iar „pentru alte autonomii se acordă punctaj conform algoritm $An = \text{autonomie ofertată} \times 10 \text{ puncte/autonomia cea mai mare}$ ”.

Astfel fiind, întrucât autonomia ofertată de societatea SA a fost de 550 km, iar cea ofertată de contestator a fost de 500 km, conform factorului de evaluare, oferta SA a primit 10 puncte, iar autonomia SC SA a primit 9.09 puncte, pe baza formulei:

$An = \text{autonomie ofertată} \times 10 \text{ puncte/autonomia cea mai mare}$:
 $\frac{500 \times 10}{550} =$.

Intervenientul susține că nu are relevanță că autoritatea contractantă a menționat că "Orice autonomie oferită ce depășește această valoare nu va primi punctaj suplimentar", referindu-se la limitele minime ale autonomiilor acceptate (min. 300 km – max. 400 km), fiind evident că aceasta a avut în vedere că orice autonomie ce depășește 400 km nu va primi un punctaj superior celui de 10 puncte, însă, nu că orice autonomie ofertată, ce depășește 400 km, va primi automat 10 puncte.

Mai concret, intervenientul arată că nu se specifică, nicăieri în cadrul documentației de atribuire, că, dacă autonomia ofertată depășește 400 km, oferta va primi punctaj maxim de 10 puncte. Orice altă logică, care contrazice cele susținute, ar încălca prevederile în materia achizițiilor, respectiv art. 30 alin. (5), cumulate cu art. 32 alin. (2) și (9) din HG nr. 395/2016.

Pe scurt, intervenientul susține că factorii de evaluare, impuși de autoritatea contractantă, prin documentația de atribuire, trebuie să aibă eficiență în departajarea ofertanților și în realizarea clasamentului ofertanților și nu să fie formali, astfel cum sugerează contestatorul.

În cazul în care s-ar admite punctul de vedere al contestatorului, s-ar da ineficiență factorului de evaluare, acesta rămânând doar un criteriu de calificare, întrucât s-ar crea premisa ca toți ofertanții să obțină același punctaj maxim, or nu acest lucru a avut în vedere autoritatea contractantă.

În cazul în care acest factor de evaluare nu era clar, contestatorul avea posibilitatea de a solicita clarificări ori de a depune contestație, în faza anterioară ofertării, criticile aduse în acest moment documentației de atribuire fiind tardive, motiv pentru care invocă excepția de tardivitate în formularea criticilor, cu privire la algoritmul de calcul al factorului de evaluare "Autonomie".

În ceea ce privește critica referitoare la faptul că autonomia ofertată de asociere nu respectă cerințele caietului de sarcini, intervenientul susține că oferta sa conține, similar ofertei depuse de contestatoare, o declarație a producătorului autobuzului ofertat, bazată pe consumul prezentat în testul Sort 2, din care reiese modul de calcul al autonomiei solicitate, conform documentației de atribuire.

Intervenientul menționează că valoarea autonomiei autobuzului pe care l-a ofertat a ținut cont de condiția funcționării sistemului de încălzire/climatizare al autobuzului, de Declarația producătorului, precum și de rezultatul testului SORT.

În drept, intervenientul invocă dispozițiile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, precum și toate celelalte prevederi legale menționate în cererea sa.

Prin adresa FN (fără număr de înregistrare la emitent), înregistrată la CNSC sub nr. 2370/21.01.2020, ... SA a transmis Întâmpinare, prin care solicită Consiliului respingerea, ca netemeinică, a cererii de intervenție.

În ceea ce privește excepția tardivității criticilor, contestatorul susține că nu a formulat contestație împotriva prevederilor documentației de atribuire, ci cu privire la modul concret de aplicare a punctajului aferent factorilor de evaluare.

Pe fond, contestatorul reiterează susținerile din cuprinsul contestației inițiale.

Prin adresa FN (fără număr de înregistrare la emitent), înregistrată la CNSC sub nr. 2370/21.01.2020, ... SA a transmis Concluzii scrise, prin care solicită respingerea argumentelor invocate de autoritatea contractantă, cu privire la contestația sa, iar în ceea ce privește cererea de intervenție, solicită respingerea ei, ca netemeinică.

Prin adresa nr. 12092/22.01.2020, înregistrată la CNSC sub nr. 2676/22.01.2020, ... SRL a transmis Concluzii scrise, prin care reiterează solicitările sale din cuprinsul cererii de intervenție.

Față de susținerile părților și de documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul reține cele ce urmează:

În vederea încheierii unui acord-cadru de furnizare „Achiziția a 13 autobuze alimentate cu gaz natural comprimat și a unui sistem de e-ticketing destinate transportului public urban de călători în", ... (în calitate de autoritate contractantă) a inițiat o procedură de licitație deschisă, publicând în SEAP anunțul de participare nr. CN1014725, la data de 04.09.2019 și documentația de atribuire aferentă.

Împotriva comunicării rezultatului procedurii nr. 64114/31.12.2019 (și nu a documentației de atribuire, cum eronat susține intervenientul), ... SA a înaintat prezenta contestație, solicitând cele menționate în partea introductivă a deciziei.

Consiliul a luat act de faptul că SA a făcut dovada îndeplinirii procedurii stabilite la art. 611 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, în sensul depunerii unei cauțiuni, conform celor consemnate prin Recipisa de consemnare nr. 206013002/1 din data de 13.01.2020, emisă de CEC Bank – Sucursala Victoria, în valoare de 220.000 lei.

Referitor la cererea de suspendare a procedurii de atribuire formulate de SA, Consiliul s-a pronunțat prin Încheierea nr. 47/C3/25 din data de 13.01.2020, în sensul respingerii ei, ca rămasă fără obiect.

De asemenea, Consiliul reține și că, în speță, a fost înaintată, de asocieria "..... SRL - SRL, prin liderul SRL, o cerere de intervenție voluntară, prin care solicită admiterea, în principiu, a cererii de intervenție, iar, pe fondul cauzei, respingerea contestației formulate de SC SA, ca "netemeinică și nefondată", menținerea rezultatului procedurii de atribuire și, pe cale de consecință, a raportului procedurii și a actelor subsecvente acestuia, respectiv adresele de comunicare a rezultatului procedurii de atribuire.

La analiza condițiilor de formulare a intervenției voluntare, în raport cu prevederile coroborate ale art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016 și ale art. 64 din Codul de procedură civilă, Consiliul constată admisibilitatea ei în principiu, autoarea acesteia având interesul de a-i fi menținută în competiție oferta, ce a fost considerată admisibilă și câștigătoare, de autoritatea contractantă.

Referitor la modul de aplicare a criteriului de atribuire ofertei contestatorului, Consiliul reține, din anunțul de participare, algoritmul de calcul, pentru *componenta tehnică 1 – Autonomie 10%*:

Autonomie – in km (distanța parcursă între 2 alimentări la 100% capacitatea buteliilor de GNC, la o viteză medie de deplasare de 20 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de racire/încălzire și încărcare maximă de pasageri).

Punctaj maxim factor: 10

Algoritm de calcul: Pentru autonomia cea mai mare exprimată în km se acorda 10 puncte.

Pentru alte autonomii se acorda punctaj conform algoritm $An = \text{autonomie ofertată} \times 10 \text{ puncte} / \text{autonomia cea mai mare}$.

Limite minime a autonomiilor acceptate: min 300 km – max 400 km. Orice autonomie oferită ce depășește această valoare nu va primi punctaj suplimentar.

Pentru ca o ofertă să fie conformă din acest punct de vedere, este necesar ca autobuzele să ofere o autonomie de transport de minim 300 km între două alimentări, la o viteză medie de deplasare de 20 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă de utilizare a instalației de racire/încălzire și încărcare maximă de pasageri. La ofertă se va atașa obligatoriu fișa tehnică de calcul pentru autonomia propusă. Fișa de calcul va fi înregistrată, semnată și stampilată de persoana juridică și documentul va face parte din oferta pe baza căreia se va acorda punctajul de evaluare. Documentul justificativ va fi însoțit de traducere în limba română.

Consiliul ia act de autonomiile propuse de cei doi ofertanți: asocierea SRL - SRL – 550 km, iar SA – 500 km.

În procesul-verbal nr. 5 privind evaluarea conformității propunerilor tehnice, nr. 60787/11.12.2019, comisia de evaluare a acordat ofertei contestatorului, pentru factor de evaluare Autonomie, 9,09 puncte ($500/550 \times 10 = 9,09$).

Consiliul constată aplicarea eronată, de către comisia de evaluare, a algoritmului de calcul, având în vedere regulile stabilite în anunțul de participare. Conform celor de mai sus, pentru a fi punctați, ofertanții trebuiau să propună o autonomie de minim de 300 km. Dacă autonomia era de 400 km, se acorda 10 puncte. Pentru autonomia ce depășea 400 km, nu se acordă punctaj suplimentar. Așadar, pentru autonomii de minim 401 km se acordă tot 10 puncte, respectiv pentru autonomiile din cele două oferte, de 500 și 550 km, trebuiau acordate câte 10 puncte.

*Însă, pentru depășirea limitei maxime de 400 km, în evaluare, s-a aplicat regula *Pentru alte autonomii se acorda punctaj conform algoritm $An = \text{autonomie ofertată} \times 10 \text{ puncte} / \text{autonomia cea mai mare}$* . Dar această formulă este aferentă autonomiile cuprinse între (300 – 400) km. Prin urmare, comisia de evaluare nu a utilizat factorul de evaluare astfel cum l-a stabilit și prevăzut în anunțul de participare, aceasta conducând la încălcarea uneia dintre atribuțiile prevăzute de art. 127 alin. (1) lit. I) din HG nr. 395/2016.*

În consecință, Consiliul va obliga autoritatea contractantă să reevalueze oferta SA, prin acordarea de 10 puncte, pentru componenta tehnică 1- Autonomie.

În ceea ce privește critica îndreptată împotriva pretensei neconformități a propunerii tehnice câștigătoare, ce nu ar fi fost sesizată de autoritatea contractantă, Consiliul reține, din caietul de sarcini, următoarele:

- *Autonomia autobuzului* (pag. 20 caietului de sarcini)

Este necesar ca autobuzele să ofere o autonomie de transport de minim 300 km între două alimentări, consumul fiind raportat la o viteză medie de deplasare de 20 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de incalzire sau climatizare (dupa caz) la capacitatea maxima de utilizare a instalatiei de racire/incalzire și incarcare maxima de pasageri;

- *8. Documentația de oferta* (pagina 85 din caietul de sarcini)

Oferta va conține în mod obligatoriu testul SORT Ciclul 2 pentru autobuze cu propulsie cu gaz natural comprimat (GNC) pentru autovehicul cu tipul de motor și de cutie de viteze ofertat. Testul SORT 2 va fi atestat de un organism acreditat.

(...) Testul SORT reprezintă metoda unica prin care societatile de transport public pot afla consumul fiecarui tip de autobuz în parte, în vederea analizării și evaluării costurilor de consum de combustibil și cel al costurilor cu poluatii, ambele elemente esențiale în calculul strategic și pe lungă durată al costului total de exploatare al autobuzelor achiziționate.

Ofertantul câștigător a declarat, în propunerea tehnică, la pagina 138: Autonomie- în km (distanța parcursă între 2 alimentări la 100% capacitatea buteliilor de GNC, la o viteză medie de deplasare de 20 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de incalzire sau climatizare (dupa caz) la capacitatea maxima de utilizare a instalatiei de racire/incalzire și incarcare maxima de pasageri) – 550 km.

De asemenea, Consiliul reține că ofertantul câștigător a inclus, în propunerea tehnică, o declarație a producătorului autobuzelor, privind consumul de combustibil (pag. 2158 din dosarul achiziției):

Noi, ... cu sediul în, în calitate de producători ai autobuzelor, declaram prin prezenta ca, în situația utilizării instalatiei de aer condiționat în condiții de trafic urban, pe sosele fără denivelări, uscate, în condiții atmosferice specifice de vară (temperatura și presiune normale), vehiculul utilizat fiind perfect funcțional, întreținut corespunzător din punct de vedere tehnic, respectând presiunea în anvelope recomandată, iar maniera de condus a șoferului fiind neagresivă, consumul mediu de combustibil poate crește cu aprox 10% fata de cel măsurat în cadrul testului SORT 1.

Consiliul reține observațiile expertului cooptat, înscrise în Raportul de specialitate nr. 58224/28.11.2019, referitor la această ofertă:

*Componenta tehnică 1 - Autonomie
550 km (pg.139 din ofertă)*

Consum conform test SORT 2: 38,8 kg/100 km;

Declarație privind autonomia autobuzelor:- în timpul verii, cu instalațiile de AC pornite - consum mediu de energie suplimentar de 10% în plus față de valoarea SORT 2 (42,7 kg/100 km)

Nu se cunoaște capacitatea buteliilor GNC (în documentația de omologare sunt prevăzute mai multe variante) - nu se poate verifica prin calcul autonomia declarată.

În procesul-verbal nr. 5/60787/11.12.2019 (pag. 554 din dosarul achiziției), comisia de evaluare a înscris, pentru Autonomia-în km: La pag. 138 din propunerea tehnică prezentată de ofertant- Informațiile prezentate respectă cerințele minime solicitate în Caietul de sarcini. Cerință îndeplinită.

În același proces-verbal, la aplicarea punctajului pentru componenta tehnică 1 - Autonomie, comisia de evaluare a justificat acordarea celor 10 puncte, astfel:

550 km (pag.138 din ofertă)

Consum conform test SORT 2: 38,8 kg/100 km;

Declarație privind autonomia autobuzelor: în timpul verii, cu instalațiile de AC pornite - consum mediu de energie suplimentar de 10% în plus față de valoarea SORT 1.

Nu se cunoaște capacitatea buteliilor GNC (în documentația de omologare sunt prevăzute mai multe variante).

Comisia de evaluare consideră că sunt îndeplinite cerințele minime din caietul de sarcini și din Fișa de date a achiziției-pag. 138. Astfel, punctajul final total pentru factorul de evaluare nr. 1- Autonomie (...) este de 10 puncte.

Consiliul constată că, deși expertul cooptat a concluzionat că nu poate verifica autonomia de 550 km, totuși, comisia de evaluare a stabilit, doar pe baza declarației proprii a ofertantului (propunerea tehnică), îndeplinirea cerinței, deși nu au fost prezentate documente probante în acest sens.

În demonstrarea îndeplinirii cerinței, ofertantul avea posibilitatea prezentării unui raport tehnic, certificat, dosar producător, sau a oricărui document edificator, emis de producător, așa cum permite art. 159 din Legea nr. 98/2016: 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.

Verificarea modului de îndeplinire a cerinței, așa cum se regăsește în procesul-verbal de evaluare, este contrară punctului de vedere față de contestație, comunicat de autoritatea contractantă (*în stabilirea autonomiei în kilometri între doua alimentari, specificam faptul ca ambii ofertanti au stabilit numarul de kilometri privind autonomia între doua alimentari, utilizand rezultatele testului SORT 2, conform documentelor prezentate in propunerile tehnice*), având în vedere că în Raportul de inspecție SORT (paginile 2383-2396 din dosarul achiziției) nu se face referire la autonomia vehiculului.

Deși, prin anunțul de participare, s-a impus, în stabilirea punctajului, că *la oferta se va atasa obligatoriu fisa tehnica de calcul pentru autonomia propusa*, asocierea câștigătoare nu a prezentat niciun document, în acest sens.

Astfel, Consiliul constată că, de fapt, membrii comisiei de evaluare nu au avut la îndemână niciun document pentru verificarea autonomiei și au punctat oferta, fără să respecte regulile stabilite în anunțul de participare.

Mai mult, Consiliul observă că, în ciuda faptului că expertul cooptat a semnalat că *Nu se cunoaște capacitatea buteliilor GNC (în documentația de omologare sunt prevăzute mai multe variante) - nu se poate verifica prin calcul autonomia declarată*, comisia de evaluare nu a solicitat nicio clarificare, în acest sens, asocierii câștigătoare.

Analizând Raportul de inspecție SORT (luat în considerare și de expertul cooptat), Consiliul observă că, la rubrica 2.2.12.2 (pag. 2387), este precizată Capacitatea rezervorului de combustibil, respectiv dotarea autovehiculului cu 4 rezervoare de 340 litri. De asemenea, se precizează masa efectivă și masa de referință a rezervorului.

Existând aceste informații în propunerea tehnică a asocierii, comisia de evaluare, nefiind în posesia documentelor probante privind autonomia, avea dreptul să solicite clarificări, în temeiul art. 209 din Legea nr. 98/2016 [(1) *În cazul în care informațiile sau documentele prezentate de către 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. (2) Autoritatea contractantă nu are dreptul ca prin clarificările/completările solicitate să determine apariția unui avantaj evident în favoarea unui ofertant/candidat.*].

O astfel de clarificare, bazată pe elementele tehnice din ofertă, nu i-ar fi creat asocierii niciun avantaj, ci ar fi lămurit, definitiv, neîndeplinirea acelei cerințe esențiale din caietul de sarcini.

În consecință, având în vedere că în propunerea tehnică se regăsesc diverse informații tehnice, referitoare la consumul de combustibil și caracteristicile vehiculului, Consiliul va obliga autoritatea contractantă să solicite ofertantului documente probante pentru dovedirea autonomiei.

În urma răspunsului pe care-l va primi la solicitarea de clarificări, comisia de evaluare are obligația verificării ne/respectării dispozițiilor art. 134 alin. (6) din HG nr. 395/2016 [*În cazul în care ofertantul modifică prin răspunsurile pe care le prezintă comisiei de evaluare potrivit dispozițiilor alin. (1) conținutul propunerii*].

Pentru cele de mai sus, în temeiul art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite contestația formulată de SA și va anula Raportul procedurii nr. 64107/30.12.2019 și actele subsecvente acestuia, privitor la actualul rezultat. Totodată, Consiliul va obliga autoritatea contractantă la continuarea procedurii de atribuire, în termen de 15 zile de la primirea prezentei decizii, prin:

- acordarea de 10 puncte componentei tehnice 1 – Autonomie, ofertei SA;
- solicitarea de clarificări asocierii SRL - SRL, conform motivării de mai sus.

Consiliul va respinge, ca nefondată, cererea contestatorului de efectuare a unei expertize tehnice, în temeiul art. 68 din Legea 101/2016, coroborat cu prevederile art. 330-339 din Codul de procedură civilă, cu privire la componenta tehnică referitoare la autonomia produselor oferite de asocierea SRL - SRL, întrucât elementele tehnice pot fi clarificate cu ofertantul în cauză, prin transmiterea unei solicitări.

Pe cale de consecință, Consiliul va respinge, ca nefondată, cererea de intervenție accesorie formulată de, cu privire la contestația depusă de SA.

Conform art. 26 alin. (9) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge cererea contestatorului de suportare de către autoritatea contractantă a cheltuielilor de judecată, nefiind probată efectuarea acestor cheltuieli.

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

CONSILIUL DECIDE:

Încuviințează, în principiu, cererea de intervenție accesorie formulată de SRL, în interesul autorității contractante.

Admite contestația formulată de SA, în contradictoriu cu, și anulează Raportul procedurii nr. 64107/30.12.2019 și actele subsecvente acestuia, privitor la actualul rezultat. Totodată, obligă autoritatea contractantă la continuarea procedurii, în termen de 15 zile de la primirea prezentei decizii, prin:

- acordarea de 10 puncte componentei tehnice 1 – Autonomie, ofertei SA;

- solicitarea de clarificări asocierii SRL - SRL.

Respinge, ca nefondată, cererea de intervenție accesorie formulată de SRL.

Respinge cererea contestatorului de suportare de către autoritatea contractantă a cheltuielilor de judecată, nefiind probată efectuarea acestor cheltuieli.

Prezenta decizie este obligatorie, dar împotriva ei se poate formula plângere, în termen de 10 zile lucrătoare de la comunicare, conform prevederilor art. 28 alin. (1) și art. 29 din Legea nr. 101/2016.

PREȘEDINTE,

.....

MEMBRU,

.....

MEMBRU,

.....

.....