



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, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr. 2806/C11/3069

Data: 20.12.2021

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 61594/24.11.2021, formulată de SRL, în calitate de lider al asocierii SRL -, cu sediul social în, ..., înregistrată la Registrul Comerțului sub nr., având CUI RO, reprezentată legal de, și convențional de, cu sediu procesual ales în, ..., formulată împotriva rezultatului procedurii de atribuire, comunicat prin adresa nr. 43813/10.11.2021 și a raportului procedurii nr. 43968/ 09.11.2021, emise de, cu sediul în, ..., județul, în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de atribuire prin licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect Furnizare autobuze pentru obiectivul de investiții „Alinierea parcului SA la cerințele dezvoltării durabile”, lotul 1, s-a solicitat:

1., comunicat la data de 12.11.2021 în ceea ce privește declararea ofertei asocierii depusă pentru lot 1 inacceptabilă și neconformă și, pe cale de consecință, anularea deciziei autorității contractante de anulare a procedurii de atribuire pentru lotul 1 și a oricăror alte acte juridice subsecvente emise de autoritatea contractantă în acest sens, inclusiv a comunicării rezultatului nr. 43813/10.11.2021;
2. obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertei depuse de asocierie din punct de vedere al admisibilității în sensul declarării acestei oferte drept conformă, acceptabilă și admisibilă.

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

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația prin care SRL, în calitate de lider al asocierii SRL -, solicită cele menționate în partea introductivă a deciziei.

În preambul, prezintă modul de desfășurare a procedurii de atribuire, cu precizarea că, prin adresa nr. 35309/17.09.2021, autoritatea contractantă i-a solicitat o serie de clarificări, ce au vizat, între altele testul SORT 1 aferent autobuzului oferat pentru lotul 1.

Susține că a răspuns în termen explicând d.....liat modul în care a fost realizat testul SORT și aplicabilitatea acestuia pentru tipul de autobuz oferat pentru lotul 1.

Prin comunicarea rezultatului nr. 43813/10.11.2021 care i-a fost transmisă în data de 11.11.2021, a fost anunțată că oferta sa depusă pentru lotul 1 a fost respinsă, autoritatea contractantă considerând răspunsul oferit drept neconcludent și totodată cerința privind prezentarea Testului SORT 1 neîndeplinită, dat fiind că testul SORT 1 a fost realizat de organismul de testare prin simulare pe modelul 12m GNC, calculele și rezultatele consumului de combustibil care determină factorul de evaluare „Consum de combustibil conform test SORT 1 (kg/100km)” fiind determinate prin raportare la o greutate teoretică, nedemonstrându-se prin răspunsul dat că-i real, testul a fost făcut pe autobuzul oferat.

Astfel, așa cum rezultă și din raportul procedurii, pentru lotul 1, oferta asocierii a fost calificată inacceptabilă în conformitate cu art. 134 alin. (5) din HG nr. 395/2016 și ca neconformă în conformitate cu art. 137 alin. (3) lit. a) din HG nr. 395/22016, și prin urmare a fost respinsă.

Dat fiind că oferta asocierii era singura ofertă depusă pentru lotul 1, autoritatea contractantă a decis anularea lotului 1 al procedurii, raportat la prevederile art. 211 lit. b) coroborate cu art. 212 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 98/2016.

În continuarea contestației, susține că testul SORT prezentat în oferta asocierii pentru lotul 1 este deplin aplicabil modelului de autobuz oferat, iar răspunsul la clarificări a fost concludent.

Din comunicarea rezultatului procedurii, se observă că autoritatea contractantă impută ofertei asocierii faptul că aceasta nu respectă cerința din Anexa 2 la caietul de sarcini care prevede: „Oferta va conține în mod obligatoriu testul Sort 1 (urban) pentru modelul de autovehicul oferat”.

Astfel, cerința din caietul de sarcini privind testul SORT 1 cerea ca acest test să fie efectuat pentru modelul de autovehicul oferat și să respecte tipul de motor și de cutie de viteze oferate.

Din punctul său de vedere, toate aceste condiții sunt deplin îndeplinite de testul SORT 1 depus de asociere, ca parte a ofertei pentru lotul 1.

Astfel, arată preliminar că testul SORT 1 a fost inclus în propunerea tehnică în documentul intitulat *10 m Anexa Impact energetic și de mediu*.

Cu privire la modelul de autovehicul oferat, tipul de motor și cutie de viteze, arată mai întâi, că așa cum rezultă din Formularul propunere tehnică, pentru lotul 1 al procedurii, asocierea a oferat modelul de autobuz CNG (10,77 m), având motor Cummins L9NE6DII320 și transmisie ZF Ecolife 6AP cu șase trepte (cutia de viteze).

Din documentația de omologare a autobuzului oferat din propunerea tehnică, depusă conform cerințelor de la punctul 1.1. din caietul de sarcini, rezultă că autobuzul oferat pentru Lotul 1 este model tip RX16SR2BX (..... CNG fiind denumirea comercială), redând extras din documentația de omologare CE de tip nr. e6*2007/46*0229*10 (varianta originală și traducerea).

În mod similar, din Certificatul de conformitate emis de producător pentru tipul de autobuze oferate, conform cerințelor exprese de la punctul 1.5 lit. q) din caietul de sarcini, certificat ce a fost inclus în Anexa 1.5q din propunerea tehnică, lot 1, rezultă, de asemenea, cu claritate modelul oferat C CNG de tip RX16SR2BX, atașând extras relevant din acest certificat.

Prin urmare, modelul de autobuz oferat de asociere pentru lotul 1 a fost CNG, 10,77 m, denumire comercială, model tip RX16SR2BX având motor Cummins L9NE6DII320 și transmisie ZF Ecolife 6AP.

Or, în Protocolul de încercare inclus în Testul SORT 1, la secțiunea B. Configurația vehiculului, se menționează expres:

- atât tipul vehiculului RX16SR2BX cu lungimea de 10.8 m
- cât și tipul Motorului Cumminis L9NE6DII320 și cutia de viteze ZF ECOLIFE 6AP1400B.

Astfel, petenta a redat extras relevant din Protocolul de încercare inclus în testul SORT 1.

În consecință, este evident că rezultatele testului SORT 1 prezentat se referă chiar la modelul de autobuz oferat, inclusiv motorul și cutia de viteze oferate.

După cum a menționat și în răspunsul la solicitarea de clarificări a autorității contractante din data de 24.09.2021, este adevărat că Testul SORT 1 a fost realizat prin simulare pe modelul 12 m GNC, însă autobuzul respectiv, a avut în primul rând, aceleași caracteristici cu modelul de autobuz oferat, respectiv motorul, cutia de viteze, programul unității de comandă a treptelor de viteză, raportul de tracțiune final al axei, tipul și numărul de roți și zona frontală a vehiculului, așa cum rezultă din Protocolul de testare.

De asemenea, așa cum rezultă expres din testul SORT și Protocolul de încercare, calculele și mai ales rezultatele consumului de combustibil au fost determinate de organismul emitent pentru modelul autovehiculului oferat, prin raportare la o greutate teoretică goală de 11.489 kg și lungime de 10,8m - caracteristice modelului oferat.

Or, Protocolul de testare inclus în testul SORT este menit a indica cu precizie atât condițiile în care a fost efectuat testul, cât și aria de aplicabilitate a acestuia.

În acest sens, arată că în partea introductivă a Protocolului de încercare este menționat: „(...) Prin urmare, testul trebuie să fie documentat cu precizie într-un protocol de testare care să descrie elementele cele mai relevante, astfel încât, în cazul unor teste de confirmare ulterioare, magistrala testată să fie clar definită și să nu poată da naștere unei dispute sau interpretări greșite.

Așadar, Protocolul de testare este elementul care stabilește cu precizie la ce tip de autovehicul se referă rezultatele calculate ale consumului de combustibil, tocmai pentru a permite ca rezultatele obținute să poată fi rep.....bile și în testările ulterioare.

Așa cum arată extrasul din acest Protocol, reiese că rezultatul testului Sort 1 efectuat de organismul emitent vizează chiar modelul de autobuz ofertat, inclusiv motorul și cutia de viteze, așa cum cere expres Anexa 2 la caietul de sarcini.

Totodată, învederează că, în conformitate cu cerințele sus citate din Anexa 2 la caietul de sarcini, testul Sort 1 depus a fost efectuat de Applus+, fiind lider mondial în sectorul de testare, inspecție și certificare (www.applus.com).

Or, în condițiile în care un organism reputat a emis și prin urmare a validat un Test SORT 1 pentru modelul de autobuz ofertat (inclusiv motor și cutie de viteză), rezultă că întregul calcul al consumului de combustibil a fost pe deplin asumat și certificat de aceasta, chiar dacă testarea s-a făcut prin simulare pe un alt autobuz CNG de 12 m.

Totodată, arată că, așa cum reiese din antetul testului, acesta a fost realizat în baza unui protocol de testare standardizat, astfel încât rezultatele acestuia efectuate de organismul de testare, cu respectarea standardelor aplicabile în materie, se impun a fi luate în considerare: „*Report No LM2103074-02.V2 GAS CONSUMPTION TEST ACCORDING TO THE 2014 SORT PROCEDURE STANDARDISED ON-ROAD TESTS CYCLES*”.

Or, în protocolul de testare SORT standardizat emis de UITP în anul 2014 (Asociația Internațională de Transport Public) se menționează că:

- se poate simula pe baza unui test SORT inițial un consum de combustibil pentru orice dimensiune de autobuz (n.n. exact ca în cazul de față, unde simularea s-a făcut pe un autobuz de 12 m, iar calculul de combustibil s-a făcut pentru autobuzul ofertat de 10,8 m);
- la pagina 37, la secțiunea Configurarea Autovehiculului, se menționează expres că se recunoaște faptul că, calculatorul și instrumente de simulare vor ajuta în calcularea de date de consum de încredere pentru schimbări de transmisie fără a fi nevoie să se efectueze tot timpul testări efective.

Așadar, chiar standardul aferent protocolului de testare SORT recunoaște valabilitatea unor calcule de consum efectuate pe bază de simulare. Totodată, specificul tehnic al organismului de testare, dublat de asumarea rezultatelor testului prin raportare la standardul aplicabil, se constituie într-o garanție puternică asupra faptului că testul SORT 1 prezentat este pe deplin aplicabil autobuzului oferat și se impune a fi luat în considerare de autoritatea contractantă.

În acest context, deși autoritatea contractantă are o comisie tehnică cu specialiști pentru evaluarea propunerilor tehnice, totuși nici aceasta și nici respectivii specialiști nu se pot substitui unui organism îndelung specializat în realizarea de teste SORT pentru autobuze din categoria celor oferate pentru a desființa practic valabilitatea unui test SORT realizat și asumat de aceasta.

Mai mult, în cuprinsul testului SORT sunt prezentate explicit și transparent toate condițiile de realizare a acestuia, inclusiv modul în care rezultatele au fost realizate pe bază de calcule efectuate în baza unei greutăți teoretice goale și a lungimii aplicabile autobuzului oferat, astfel încât acest test nu poate ridica nici un fel de suspiciuni sau neclarități cu privire la modul în care rezultatele au fost obținute. Aceasta cu atât mai mult cu cât modelul pe care s-a făcut simularea avea aceleași caracteristici cu modelul de autobuz oferat, mai puțin greutatea și lungimea. Prin urmare, în temeiul procedurii de testare standardizate, organismul specializat a putut realiza calculul consumului de combustibil prin efectuarea calculelor corespunzătoare și a validat acest calcul prin emiterea și asumarea Testului SORT.

Nu în ultimul rând susține că, potrivit art. 159 din Legea 98/2016, autoritatea contractantă este obligată să ia în considerare un Test Sort 1 emis și asumat de un organism de prestigiu, care și-a asumat emiterea respectivului test pentru modelul de autobuz oferat, chiar dacă testarea s-a făcut prin simulare pe un autobuz de 12 m, însă cu aceleași caracteristici cu autobuzul oferat și cu raportarea calculelor la greutatea și lungimea autobuzului oferat.

Pentru toate aceste aspecte, consideră că nu există niciun motiv pentru care Testul SORT 1 să fie înlăturat/invalidat practic de o autoritatea contractantă ce nu are specializare în domeniul testelor SORT.

Totodată, a învederat că în răspunsul la solicitarea de clarificări, a arătat și d.....liat faptul că testul SORT 1 prezentat se referă la tipul de autovehicul oferat, precum și că organismul de testare a determinat prin calcule consumul de combustibil pentru autovehiculul oferat. Prin urmare, consideră că răspunsul său a fost pe deplin concludent.

Față de toate aceste considerente, consideră că decizia autorității contractante de a declara oferta sa inacceptabilă și neconformă este neîntemeiată, motiv pentru care solicită anularea acesteia.

În probațiune, au fost depuse înscrisuri.

Prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. 61800/25.11.2021, ... SRL depune, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr.

207656864/1 din data de 23.11.2021, emisă de CEC Bank – Sucursala Victoria, în valoare de 296.422,00 lei.

Prin punctul de vedere nr. 46151/26.11.2021, înregistrat la CNSC cu nr. 62173/26.11.2021, ... a solicitat respingerea contestației, sub toate motivele invocate, aducând următoarele argumente:

Procedura de atribuire s-a finalizat cu raportul procedurii nr. 42968/04.11.2021, aprobat în 09.11.2021, pentru s-a emis de către ANAP, Aviz conform necondiționat nr. 4068/24004/CN1030572/AC/11.11.2021. Transmiterea comunicărilor către ofertați s-a realizat prin intermediul SEAP, în data de 11.11.2021.

În data de 24.11.2021, a primit contestația formulată de SRL împotriva rezultatului procedurii pentru lotul 1 – Achiziționarea de 12 bucăți autobuze noi cu lungimea de minim 10 metri, care a fost anulată.

Decizia de respingere ca inacceptabilă și neconformă a ofertei asocierii depusă pentru lot 1 este corect încadrată în drept și argumentată în fapt:

- cerința din caietul de sarcini a fost clar stabilită, fără interpretări constând în obligația „de a prezenta Testul SORT 1 pentru modelul de autovehicul ofertat”;
- obiectul lot 1 este „achiziționarea de 12 bucăți autobuze noi cu lungimea de minim 10 metri”, deci, autovehiculul ofertat vizează în primul rând lungimea de 10 metri; pe cale de consecință, cerința din caietul de sarcini era îndeplinită dacă oferta tehnică a asocierii cuprinde în mod obligatoriu testul SORT 1 pentru acest model de autovehicul și nu pentru un autovehicul similar;
- de fapt, acest aspect, respectiv neîndeplinirea cerinței din caietul de sarcini este recunoscută chiar de către asocierie în întreaga contestație formulată, respectiv pct. 5, pct. 31; asocieria recunoaște în contestația formulată cum s-a făcut testarea autovehiculului ofertat, astfel: „modelul pe care s-a făcut simularea avea aceleași caracteristici cu modelul de autobuz ofertat, mai puțin greutatea și lungimea”, ori, scopul testului Sort 1 pentru autovehiculul cu lungimea de 10 m nu s-a solicitat în mod obligatoriu pentru „simulări”, ci pentru „testare”, două noțiuni diferite cu rezultate diferite;
- Testul SORT 1 are ca rol stabilirea consumului de combustibil ținând cont de elemente indispensabile autovehiculului destinat, în sp..... transportului de călători, respectiv lungime, greutate, etc., fiind de notori.....te faptul că acestea influențează decisiv cantitatea de combustibil consumată;
- este foarte adevărat că ofertantul contestator face o bună teorie în întreaga contestație în ceea ce privește realizările unui astfel de TEST SORT dar nu realizează și nu depune practic în oferta tehnică, documentația corectă, aplicată la cerința obligatorie solicitată față de

autovehicule din lot 1; susține că nu a înlăturat/invalidat niciun TEST SORT, pentru că în oferta tehnică depusă, nici nu s-a prezentat testul solicitat, față de autovehicule din lot 1, cu toate că s-au solicitat și clarificări din partea autorității contractante, respectiv ofertantului asocierea SRL - i s-au solicitat clarificări cu adresa nr. 35309/17.09.2021, cu data limită de răspuns, conform adresei 35456/20.09.2021, vineri 24.09.2021, inclusiv, solicitări la care ofertantul a răspuns în 24.09.2021, în SEAP, în termen, semnat cu semnătură electronică, bazată pe certificat calificat.

Analizând răspunsul împreună cu documentele aferente, s-a considerat răspunsul ofertantului neconcludent și cerința din ANEXA 2 la caietul de sarcini unde este menționat că: „Oferta va conține în mod obligatoriu testul Sort 1 (urban) pentru modelul de autovehicul ofertat”, neîndeplinită, ofertându-se un autobuz CNG 10,77 m, iar testul SORT 1 fiind realizat de organismul de testare prin simulare pe modelul 12 m GNC, fapt menționat atât în oferta tehnică, cât și în răspunsul la solicitările de clarificări unde sunt precizate calculele și rezultatele consumului de combustibil care determină factorul de evaluare „Consum de combustibil conform test SORT l(kg/100km)” au fost determinate prin raportare la o greutate teoretică, nedemonstrându-se prin răspunsul dat ca real, testul a fost făcut pe autobuzul ofertat.

Totodată, în contestație au fost invocate dispoziții legale care nu au legătură cu obiectul raportului de procedură a cărui anulare parțială o solicită. Astfel, susține aceasta, conform dispozițiilor invocate, are obligația legală de a accepta și alte mijloace de probă adecvate cum ar fi un dosar tehnic al producătorului, ori, scopul cerinței din caietul de sarcini era clar stabilit ori, certitudinea rezultatului unui TEST SORT aplicabil exclusiv modelului, lungimii unui autovehicul, care nu poate fi înlocuit cu „simulări”/ „probabilități” dintr-un dosar tehnic, cu atât mai mult cu cât autovehiculul este destinat transportului public de persoane care parcurge mii de km într-o lună.

Testul Sort, pe model de autovehicul, are la baza inclusiv aspectele de mediu ce se înregistrează pe fiecare autovehicul achiziționat și nu pe alt autovehicul, fiind un indicator al impactului asupra mediului, comparativ cu impactul care apare în realitate în timpul producerii combustibilului, îndeosebi în cazul vehiculelor pe combustibili alternativi.

Având în vedere că documentele din oferta tehnică a asocierii privind testul SORT nu au fost prezentate pentru modelul de autovehicul ofertat, consideră că oferta asocierii SRL - a fost declarată, în mod corect, inacceptabilă și neconformă, cu atât mai mult cu cât ANEXA 3 la contestație nu a fost prezentată în oferta tehnică și nici în răspunsul la clarificări, pentru evaluare de către comisie. Chiar și așa contestatoarea a omis traducerea integrală a textului, care ar fi arătat și că: „Calitatea introducerii datelor este cheia pentru programele de simulare, dar programul trebuie întotdeauna validat prin testarea completă a vehiculului”.

Totodată, mai menționează și faptul că Anexa 1.5q din oferta tehnică apare ca și draft ceea ce înseamnă că acest tip de autobuz nu a fost introdus în producția de serie, motiv pentru care subliniază, încă odată, faptul că, în ANEXA nr. „ 10m Anexa Impact energetic și de mediu” s-a făcut mențiunea la punctul 4. COMENTARIU, pagina 13: *A fost simulat folosind modelul 12m GNC cu aceleași caracteristici, o greutate teoretică goală de 11.489 kg și o lungime de 10,8m.*

Astfel, ca și concluzie, menționează următoarele:

Consumul de combustibil reprezintă un aspect important al funcționării autobuzelor pentru transportul public, în special în ceea ce privește optimizarea costului total al ciclului de viață.

Începând cu anul 2000, în cadrul comitetului de autobuze al UITP (International Association of Public Transport) a apărut ideea de a crea teste standardizate pentru măsurarea consumului de combustibil al autobuzelor.

Este de reținut criteriul de atribuire stabilit pentru achiziția celor 12 autobuze noi cu lungime de minim 10 metri, respectiv „cel mai bun raport calitate cost” raportat la cerința esențială din caietul de sarcini, respectiv TESTUL SORT pentru autovehiculul oferat în lipsa căruia nu se poate realiza cu consum concret pe fiecare autovehicul în parte.

Astfel s-a născut standardul SORT (Standard On Road Tests Cycles):

- SORT este o metodologie pentru măsurarea consumului de combustibil al autobuzelor care utilizează un test standardizat pe drum, cu scopul de a oferi consumatorului (operator) proiecție și informare;
- SORT permite compararea între autobuze pe baza consumului lor de combustibil în condiții reale de funcționare
- Costurile cu combustibilul reprezintă în medie 10 până la 20% din total cheltuieli de exploatare.
- Costurile cu combustibilul cresc odată cu creșterea prețului petrolului.
- Costurile cu combustibilul pe durata de viață a unui autobuz reprezintă 1,5 ori costul de achiziție al acestuia.

Pentru considerentele arătate anterior, autoritatea contractantă solicită respingerea contestației ca nefondată cu consecința menținerii actelor contestate ca fiind legal întocmite.

Prin adresa înregistrată la Consiliu cu nr. 65472/15.12.2021, ... SRL a transmis Concluzii scrise în referire la punctul de vedere nr. 46151/26.11.2021 depus de autoritatea contractantă, prin care solicită admiterea contestației astfel cum a fost formulată.

Din analiza susținerilor părților și a documentelor existente la dosarul cauzei, Consiliul reține cele ce urmează:

..... a organizat procedura prin licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului de Furnizare autobuze pentru obiectivul de

investiții „Alinierea parcului SA la cerințele dezvoltării durabile”, lotul 1, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. CN1030572/29.04.2021. Valoarea estimată a contractului de achiziție publică este de 37.510.080,00 lei, fără TVA, pentru lotul 1, valoarea estimată este 14.821.056,00 lei, fără TVA, iar criteriul de atribuire aplicat este cel mai bun raport calitate-cost.

Împotriva rezultatului procedurii de atribuire, comunicat prin adresa nr. 43813/10.11.2021 și a raportului procedurii nr. 43968/09.11.2021, pentru lotul 1, ... SRL, lider al asocierii SRL -, a înaintat contestația în analiză (consemnând cauțiunea în valoare de 296.422,00 lei, cu recipisa de consemnare nr. 207656864/1 din data de 23.11.2021, emisă de CEC Bank – Sucursala Victoria), solicitând cele precizate în partea introductivă a deciziei.

Rezultatul procedurii de atribuire pentru lotul 1 a fost transmis asocierii reprezentată de contestatoare prin adresa nr. 43813/10.11.2021, respectiv că oferta a fost respinsă ca neconformă pentru că nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini și ca inacceptabilă pentru că răspunsul la solicitările de clarificări sunt neconcludente.

În acest sens, autoritatea contractantă a comunicat contestatoarei că nu a fost îndeplinită cerința din Anexa 2:

Oferta va conține în mod obligatoriu testul Sort 1 (urban) pentru modelul de autovehicul ofertat respectând tipul de motor și de cutie de viteze ofertate. Testul Sort 1 (urban) va fi atestat de un organism acreditat în acest sens. Se vor compara consumurile de combustibil obținute în urma testului Sort 1 (urban).

În ofertă asocierea a cuprins documentul intitulat 43_10m Anexa Impact energetic și de mediu.pdf, referitor la care, prin adresa nr. 35309/17.09.2021, întrebarea nr. 3, achizitoarea a solicitat clarificări în sensul:

- Cum anume este îndeplinită cerința “testul Sort 1 (urban) pentru modelul de autovehicul ofertat”;

-De asemenea vă solicităm să clarificați neconcordanța dintre informația cu privire la masa(kg) care în ANEXA nr. 10m Anexa Impact energetic și de mediu” la pagina 13 este menționată: 11.489 kg (precizată și în Protocolul de încercare), iar la cap. 2.1 SORT consumul de gaze și rezultatele emisiilor este menționat: “Tabelul de mai jos prezintă rezultatele medii ale emisiilor și ale consumului de gaz obținute cu o greutate de încercare de 13,494,0 kg” și masa de 11.810 kg din certificatul de omologare.

Asocierea a răspuns acestei solicitări comunicând autorității contractante că la pag. 13, pct. 4, din documentul indicat Testul Sort 1 pentru modelul de autobuz ofertat a fost realizat de organismul de testare prin simulare pe modelul 12mGNC, care a avut aceleași caracteristici cu modelul de autobuz ofertat, calculele și rezultatele consumului de combustibil fiind determinate prin raportare la o greutate teoretică goală de 11.489 și lungime de 10,8 m. A mai precizat asocierea că testele SORT

privind consumul de combustibil au fost efectuate folosind un vehicul CNG 12 m cu aceleași caracteristici cu modelul de autovehiculul oferat (motorul, cutia de viteze, programul unității de comandă a treptelor de viteză, raportul de tracțiune final al axei, tipul și numărul de roți și zona frontală a vehiculului), așa cum rezultă din Protocolul de Testare, iar în urma testării organismul de testare a determinat, prin calcule, conform Protocolului de testare, inclus în Anexa prezentată în cadrul ofertei, care este consumul de combustibil aferent modelului de autovehicul oferat.

De asemenea, a precizat că testul Sort 1 prezentat se referă la modelul de autovehicul oferat, sens în care este indicat la pag. 15 din acest test tipul autobuzului: RX16SR2BX, varianta de autovehicul care se regăsește și în documentația de omologare CE de tip nr. e6*2007/46*0229*10, depusă în cadrul ofertei, fiind astfel evident că Testul Sort 1 prezentat se referă chiar la modelul de autovehiculul oferat.

Conform procesului-verbal nr. 37515/30.09.2021, referitor la lotul 1, autoritatea contractantă a considerat neconcludent răspunsul primit deoarece s-a oferat un autobuz CNG 10,77 m, iar testul SORT 1 a fost realizat de organismul de testare prin simulare pe modelul 12m GNC, fapt menționat atât în oferta tehnică, cât și în răspunsul la solicitările de clarificări, unde este menționat *calculele și rezultatele consumului de combustibil care determină factorul de evaluare "Consum de combustibil conform test SORT 1 (kg/100km)" au fost determinate prin raportare la o greutate teoretică, nedemonstrându-se prin răspunsul dat ca real, testul a fost făcut pe autobuzul oferat.*, motiv pentru care oferta asocierii a fost respinsă ca neconformă și inacceptabilă.

În soluționare, Consiliul consideră relevant modul de definire a cerinței în discuție care stabilește obligația ofertanților de a depune în mod obligatoriu testul Sort 1 (urban) pentru modelul de autovehicul oferat, cu respectarea tipului de motor și de cutie de viteze oferate, test care trebuie să fie atestat de un organism acreditat în acest sens, cu mențiunea că se vor *compara consumurile de combustibil obținute în urma testului Sort 1 (urban).*

De asemenea, este avut în vedere că în aplicarea criteriului de atribuire stabilit pentru lotul 1, având ca obiect *Achiziționarea de 12 bucăți autobuze noi cu lungimea de minim 10 metri*, respectiv *Cel mai bun raport calitate – cost*, unul din factorii de evaluare este *Consumul de combustibil conform test SORT 1 (kg/100Km)*, cu o pondere de 10%, având următorul algoritm de acordare a punctajului:

Algoritm de calcul:

- *pentru consumul cel mai scazut oferit (kg/100km) se acorda punctajul maxim 10 puncte;*
- *pentru alte consumuri oferite, punctajul se acorda conform relatiei:*

$P2 = (\text{consum cel mai scazut oferit} / \text{consum oferit de ofertantul "n"}) \times 10$

Pentru identificarea factorilor de evaluare în propunerile tehnice prezentate, ofertantii vor compl..... secțiunea

„Atribuirea - Criteriul de atribuire este cel mai bun raport calitate-cost” din Formularul de propunere tehnica.

Este de reținut că, în documentului intitulat *Anexa nr. 2 (la caietul de sarcini)*, asocierea a prevăzut un consum total de combustibil de 45,4 kg/100 km, conform test SORT 1, iar documentul *43_10m Anexa Impact energetic și de mediu.pdf*, reprezintă testul pentru consumul de combustibil realizat în acord cu procedura de testare SORT 2014, realizat de Applus+

În cadrul acestui document este menționat producătorul, vehicul: LF, tip RX16SR2BX, data recepției 08.03.2021 motor CUMMINS L9NE6DII320, Cutie de viteze ZF ECOLIFE 6AP 1400B, iar la pct. 2.2 Ciclul de încercare SORT 1, este menționat un consum mediu (media celor 3 încercări) de 45,4 kg/100km, motor CUMMINS L9NE6DII320, Cutie de viteze ZF ECOLIFE 6AP 1400B, pentru ca, la cap. 4 Comentarii, să se precizeze că *A fost simulat folosind modelul 12m GNC cu aceleași caracteristici, o greutate teoretică goală de 11.489 kg și o lungime de 10,8m.*

În același timp, Consiliul constată că în propunerea tehnică este menționat a fi oferit autobuzul CNG (10,77 m), având motor Cummins L9NE6DII320, UE6. Motorul are o putere de 235 kW și un cuplu de 1357 Nm, Transmisia ZF Ecolife, 6 trepte înainte, 1-invers, complet automată, sistem de control al angrenajului TopoDyn Life, parte din informații regăsindu-se și în Certificatul de conformitate CE prezentat în *draft*.

Consiliul reține faptul că protocolul de încercare se referă la un autobuz de tip RX16SR2BX, motor CUMMINS L9NE6DII320, Cutie de viteze ZF ECOLIFE 6AP 1400B, prin urmare se referă la tipul de autobuz oferit.

Însă, în discuție este faptul că testul SORT prezentat nu ar fi rezultatul unor măsurători efective din teren, ci prin simulare pe modelul 12m GNC, cu aceleași caracteristici, mai puțin greutatea și lungimea.

Astfel, testul SORT 1 realizat de organismul emitent, acreditat conform cerințelor, atestă rezultatele consumului de combustibil pentru autovehiculul oferit, raportat la o greutate teoretică goală de 11.489 kg și lungime de 10,8 m.

De asemenea, Consiliul are în vedere faptul că, prin contestație, autoarea acesteia arată că standardul aferent protocolului de testare SORT (*Standardised On-Road Test cycles*) recunoaște valabilitatea calculelor de consum efectuate pe bază de simulare, sens în care prezintă informații din protocolul de testare SORT standardizat emis de UITP (Asociația Internațională de Transport Public) în anul 2014.

Prin punctul de vedere la contestație, achizitoarea susține faptul că testul prezentat nu ar fi cel al autovehiculului ofertat, deși contestația a arătat clar faptul că testul prezentat se referă la autovehiculul ofertat dar rezultatele au fost obținute prin simulare și nu prin măsurare.

Mai mult decât atât, susținerile contestației pot fi regăsite în testul depus în cadrul ofertei începând cu pag. 14 (Test protocol), fiind menționată data încercării (27-28.04.2021), condițiile de stradă avute în vedere, condițiile meteo, configurația autovehiculului (tip RX16SR2BX, lungime 10,8 m, motor CUMMINS L9NE6DII320, cutie de viteze ZF ECOLIFE 6AP 1400B, etc).

Deși prin punctul de vedere la contestație autoritatea contractantă susține că testul SORT măsurat exclusiv modelului nu poate fi înlocuit cu "simulări/probabilități", achizitoarea nu a prezentat nicio justificare legală care să-i permită să ignore documentul emis de Applus+, organism de notori.....te în domeniu.

În aceste condiții, Consiliul consideră că justificarea deciziei autorității contractante de a nu lua în considerare testul SORT 1 depus nu este susținută de informațiile existente în documentele depuse de asocierea contestație și nici de cele din caietul de sarcini în care nu menționează tipul testării în urma căreia să fie obținut raportul de testare.

Mai mult decât atât, prin punctul de vedere la contestație achizitoarea nu prezintă nicio justificare care i-ar putea permite ignorarea unui test sort obținut prin simulare de genul celui prezentat, asumat de organul emitent, respectiv pentru care un astfel de sort ar fi irelevant în determinarea consumului de combustibil, consum care prezintă relevanță reală în aplicarea criteriului de atribuire, nefiind impuse limite legate de o eventuală condiționare din acest punct de vedere.

Or, din raportul procedurii de atribuire nr. 42968/04.11.2021, rezultă că doar asocierea reprezentată de contestație a depus ofertă.

Prin urmare, pe lângă faptul că nu există niciun motiv de invalidare a informațiilor legate de consumul de combustibil rezultat din raportul de testare prin simulare, emis de organismul acreditat, consumul efectiv de combustibil nici nu prezintă relevanță din prisma factorului de evaluare aferent, oferta asocierii primind punctajul maxim indiferent de valoarea înscrisă în raportul de test, fiind singura prezentată în procedură.

În consecință, Consiliul apreciază că autoritatea contractantă în mod eronat a decis respingerea ofertei contestației pentru acest motiv.

Cât privește afirmația autorității contractante, din punctul de vedere la contestație, că tipul de autobuz ofertat nu ar fi fost introdus în producția de serie, Consiliul nu a putut constata din documentele emise de achizitoare că ar fi fost făcută vreo evaluare în acest sens, singurul motiv pentru care oferta asocierii a fost respinsă fiind, așa cum s-a

precizat și în Anexa 3 Tehnic și raportul procedurii ori comunicarea rezultatului procedurii de atribuire, legat de testul SORT prezentat.

De altfel, în ANEXA 3.1 parte integrantă din ANEXA 3 nr. 37515/30.09.2021, *LOT 1 Achiziționarea de 12 bucăți autobuze noi cu lungimea de minim 10 metri*, se menționează că cerința este neîndeplinită referitor la consumul de combustibil prezentat, deși din prisma consumului de combustibil asocierea a depus un test care să îl ateste, iar achizițtoarea nu a arătat în niciun fel că acesta nu ar fi real.

În consecință, respingerea pentru acest motiv a ofertei asocierii reprezentată de contestatoare este considerată a fi rezultatul unui formalism exagerat, nejustificat, lipsit de susținerea necesară unui astfel de demers, putând fi apreciată drept crearea artificială a condițiilor de anulare a procedurii de atribuire, conduită interzisă de legislația incidentă, respectiv prevederile art. 146 alin. (2) din HG nr. 395/2016.

Luând în considerare aspectele de fapt și de drept evocate, în baza art. 26 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, Consiliul urmează să admită contestația depusă de SRL, în calitate de lider al asocierii SRL - și să anuleze raportul procedurii de atribuire nr. 42968/04.11.2021 pentru lotul 1, Anexa 3 Tehnic și ANEXA 3.1 parte integrantă din ANEXA 3 nr. 37515/30.09.2021, pentru acest lot, și toate actele autorității contractante privind respingerea ofertei asocierii SRL - și decizia de anulare a procedurii de atribuire, inclusiv comunicarea acestei decizii.

În baza art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va obliga autoritatea contractantă ca, în termen de 15 zile de la primirea deciziei Consiliului, cu respectarea prevederilor legale și a celor evocate în motivare, să reevalueze oferta depusă de asocierea SRL - pentru lotul 1.

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

CONSILIUL DECIDE:

Admite contestația depusă de SRL, în calitate de lider al asocierii SRL - în contradictoriu cu

Anulează raportul procedurii de atribuire nr. 42968/04.11.2021 pentru lotul 1, Anexa 3 Tehnic și ANEXA 3.1 parte integrantă din ANEXA 3 nr. 37515/30.09.2021, pentru acest lot, și toate actele autorității contractante privind respingerea ofertei asocierii SRL - și decizia de anulare a procedurii de atribuire, inclusiv comunicarea ei.

Obligă autoritatea contractantă ca, în termen de 15 zile de la primirea deciziei Consiliului, cu respectarea prevederilor legale și a celor evocate în motivare, să continue procedura de atribuire prin evaluarea ofertei asocierii SRL - depusă pentru lotul 1.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

Împotriva ei se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare pentru părțile cauzei, respectiv de la data luării la cunoștință de către alte persoane vătămate, în temeiul art. 29 din Legea nr. 101/2016.

PREȘEDINTE,

.....

MEMBRU,

.....

MEMBRU,

.....

Redactată în 4 exemplare, conține 13 pagini.

Redactată practica deciziei