CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

C.N.S.C.

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. ...
Data: ...

Prin contestația nr. 11711/09.11.2018, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 46704/09.11.2018, depusă de ... SRL, cu sediul în ..., având CUI ..., număr de înregistrare în Registrul Comerțului ..., privind procedura de licitație deschisă, online, organizată de ..., cu sediul în ..., în calitate de autoritate contractantă, în vederea atribuirii contractului de furnizare având ca obiect ..., cod CPV ..., contestatoarea a solicitat anularea comunicării/deciziei/hotărârii privind rezultatul procedurii, transmisă cu adresa nr. 84912/30.10.2018, anularea parțială a raportului procedurii și a tuturor actelor subsecvente și conexe acestuia, în ceea ce privește oferta depusă de SC ...SA, reanalizarea și reevaluarea, precum și declararea ca neconformă, inacceptabilă și neadecvată a acestei oferte și stabilirea ofertelor admisibile și conforme potrivit prevederilor din documentația de atribuire, dispozițiilor legale în vigoare în materia achizițiilor publice, în ceea ce privește propunerea tehnică, iar în cazul în care nu mai pot fi dispuse măsuri de remediere, anularea procedurii.

SC ...SA, cu sediul în ..., având CUI ..., înmatriculată în Registrul Comerțului sub nr. ..., a formulat cerere de intervenție voluntară accesorie, în sprijinul autorității contractante, nr. 403/20.11.2018, înregistrată la Consiliu sub nr. 48285/20.11.2018, solicitând respingerea contestației formulate de ... SRL.

Contestația și cererea de intervenție vor fi soluționate împreună, având în vedere dispozițiile art. 66 alin. (1), art. 67 alin. (1) și art. 123 alin. (1) C. proc. civ.

CONSILIUL NAŢIONAL DE SOLUŢIONARE A CONTESTAŢIILOR,
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 de față, prin care ... SRL atacă rezultatul procedurii de atribuire transmis cu adresa nr. 84912/30.10.2018, solicitând cele menționate în partea introductivă a deciziei.

Contestatoarea prezintă motivele de nelegalitate care-i prejudiciază interesele comerciale și încalcă prevederile legislației privind achizițiile publice, în ceea ce privește:

- declararea ofertei SC ...SA ca fiind câștigătoare și corespunzătoare din punct de vedere al cerințelor documentației de atribuire;
- încălcarea dispozițiilor art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016;
- încălcarea dispozițiilor art. 133 alin. (2) și art. 137 - alin. (1) și alin. (3) din HG nr. 395/2016;
- încălcarea dispozițiilor art. 6 alin. (1) din OUG nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic;
- nefolosirea la evaluarea ofertelor a sistemului concurențial și a cerințelor stabilite în legislația privind achizițiile publice, având ca rezultat final desemnarea ofertantului SC ...SA ca fiind câștigător, cu încălcarea normelor stabilite în legislația privind achizițiile publice și a principiului eficienței fondurilor publice;
- încălcarea cerinței din Anexa 3 la caietul de sarcini "Impactul de mediu - se vor compara costurile cu poluanții, calculate conform modelului recomandat de UITP & ACEA", fapt ce a determinat ca un autobuz cu un consum mare de carburant cu ”3,05 l/100 km” (conform SORT1] să aibă un cost cu poluanții mult mai mic.

I. Contestatoarea arată că, în fapt, chiar dacă inițial autoritatea contractantă creează o aparentă stare de legalitate "oferta dumneavoastră a fost declarată necâștigătoare, fiind clasată pe poziția a doua, ca urmare a aplicării criteriului de atribuire *cel mai bun raport calitate preț”*, în realitate, ofertantul *declarat câștigător* nu a putut demonstra că propunerea sa tehnică satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini, conform art. 133 alin. (2) din HG nr. 395/2016, respectiv nu a putut demonstra că propunerea tehnică satisface cerințele Anexei "Algoritm de calcul pentru evaluarea impactului operațional energetic și de mediu", punctele 5, 13, 17, 19 și 29, precum și cerința "valoarea emisiei de CO_2 va fi prezentată în g/km".

Mai mult decât atât, la data depunerii ofertei, ofertantul "declarat câștigător" nu a prezentat Anexa nr. 3 "Impactul energetic și impactul de mediu" completată conform modelului recomandat de UITP & ACEA și nici algoritmul de calcul prezentat ulterior care să susțină formularul UITP & ACEA.

În algoritmul de calcul, SC ...SA a prezentat valoarea emisiei de CO_2 în "g/Km" și un calcul total greșit al costurilor cu poluanții la punctul E29 din Anexa "Algoritm de calcul", la data depunerii ofertei, fapt ce a determinat un calcul matematic inacceptabil, ex:

Calcul greșit:

A pct. 5 =g**/kwh*kw**=g*kw*h=1.180,8 **g*kw*h** și nu g/km

100 km/h kwh km **kwh*Km**

deoarece, în mod eronat, SC ...SA utilizează reducerea pe text (nu matematic) a kilowatului oră (kW/h) cu kw înmulțit cu unitatea de timp "h", pentru că watul și kilowatul sunt unități de măsura pentru putere, iar Kwh este unitatea de măsură a energiei = cu 3,6 MJ (joule), iar din punct de vedere al fizicii, cele două unități de măsură nu se pot reduce.

II. Formularul UITP & ACEA pune la dispoziția operatorilor economici, în mod transparent, toate valorile necesare pentru calcularea parametrilor solicitați, inclusiv a valorii CO_2 care este dată în Fișa motor în g/Kwh, respectiv:

A1 - consumul de combustibil - l/100 Km (conform test Sort1)
A2 - consumul specific de combustibil net - g/Kwh
A3 - greutatea specifică a motorinei – 0,83
A4 - consumul specific de combustibil net - cmc/kwh

După ce prezintă algoritmul de calcul pentru cantitatea de emisii de dioxid de carbon (CO_2) conform UITP & ACEA, contestatoarea subliniază că, în consecință, toate valorile prezentate în Anexa 3, la punctele A5, A17, A19, A29 de SC ...SA sunt rezultatele unor calcule eronate și a unei construcții forțate pentru a ajunge la rezultatul final inacceptabil din punct de vedere tehnic și a induce astfel autoritatea contractantă în eroare.

III. Mai mult decât atât, la poziția A12 din Anexa 3- Greutatea pasagerilor în SORT 1, ofertantul declarat câștigător completează valoarea "46" fără nicio legătură cu Testul SORT 1, unde se menționează în concret Factorul de încărcare – CL(CI) sau încărcarea forfetară (reală) de aproximativ: 3200- 3220 kg.

IV. Contestatoarea susține că algoritmul de calcul prezentat de SC ...SA, odată cu notificarea prealabilă conține numeroase presupuneri, invenții și argumente tehnice derizorii pentru a susține un cost cu poluanții care ar fi trebuit calculat simplu conform modelului UITP & ACEA.

Astfel, în calculul valorii CO_2 folosește parametrii sau valori care nu sunt prezentate în Anexa 3, respectiv:

- Raza dinamică a anvelopei (rd=0,487 m) pentru care producătorul anvelopei (firma Pirelli) recunoaște că aceasta se

modifică în funcție de vehicul, încărcătură, presiune și nu poate pune la dispoziție niciun document care să certifice raza dinamică a anvelopei.

În consecință, ofertantul presupune că aceasta este valoarea razei exterioare cea mai mare, respectiv 0,487 m, pentru a justifica un calcul ipotetic a valorii CO_2.

În această situație, ofertantul declarat câștigător ar trebui să prezinte și valoarea emisiilor CO_2 ale motorului, în cazul echipării autobuzului cu anvelope Continental, Michelin, Dunlop etc.

- Turația - 2500 rot/min în loc de 2200 rot/min pentru puterea declarată de 185,95 kW, în condițiile în care puterea motorului la turația de 2500 rot/min este mai mică de 200 kW, deoarece ofertantul presupune: cutia de viteze este setată constructiv pentru a schimba treptele la o turație maximă de 2500 rot/min.
- Viteza de 100 km/h pe care o presupune în algoritmul de calcul și nu 119,21 km/h pe care a obținut-o din calculele proprii, deoarece consideră că "este cea mai reprezentativă", în condițiile în care autovehiculul este oricum limitat constructiv la viteza de 90 km/h, conform caiet de sarcini.

În concluzie, ... SRL consideră că autoritatea contractantă a încălcat prevederile art. 6 alin. (1) din OUG nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic deoarece nu a putut ține cont la achiziția de vehicule de transport rutier de impactul energetic și de mediu pe întreaga durată de viață a autobuzelor ofertate de SC ...SA.

Mai mult decât atât, contestatoarea invocă prevederile art. 7 alin. (1) lit. b) și c) din OUG nr. 40/2011, subliniind faptul că, în conformitate cu prevederile legale în vigoare, în Anexa 1 din caietul de sarcini, cantitățile de emisii poluante de CO_2, NO_x, PM și NHMC, provenite din Fișa tehnică a motorului, trebuie transformate în unitatea de măsură g/km.

În concluzie, comisia de evaluare nu putea lua în considerare formula/algoritmul de calcul CO_2 în g/kwh, prezentat de ofertantul declarat câștigător, precum și costul total cu poluanții de 29.223,69 Euro, întrucât acestea se bazează pe presupuneri, aproximări și calcule aritmetice greșite și pe încălcarea dispozițiilor art. 137 - alin. (1) și (3).

Contestatoarea apreciază că oferta SC ...SA este inacceptabilă, deoarece valorile menționate de aceasta în Anexa 3 (poz. 5, 13, 14, 15, 17, 19 și 29) - Impactul energetic și impactul de mediu din cadrul propunerii tehnice sunt necorespunzătoare și nu sunt susținute de documente care să ateste respectarea cerințelor caietului de sarcini.

În consecință, contestatoarea opinează că această acțiune de "verificare ulterioară necorespunzătoare a propunerii tehnice" a ofertantului SC ...SA a conferit acesteia premisele ofertării unui preț neserios și implicit a furnizării unor produse cu încălcarea principiului eficienței fondurilor publice și a neasigurării garanțiilor legale solicitate prin caietul de sarcini privind promovarea vehiculelor de transport

rutier nepoluante, precum și acordarea unui punctaj de 5 puncte pentru impactul operațional energetic și de mediu în condițiile în care comisia de evaluare trebuia să-i acorde zero puncte pentru acest factor de evaluare, care a fost calculat greșit pentru poz. 5, 13, 14, 15, 17, 19 și 29.

Prin adresa nr. 89915/15.11.2018, înregistrată la Consiliu cu nr. 47698/16.11.2018, ... a transmis punct de vedere referitor la contestația înaintată de ... SRL, considerând-o nefondată.

Autoritatea contractantă precizează că, în urma deciziei Curții de Apel Alba Iulia nr. 3680/2018 în dosarul nr. 336/57/2018, prin care:

- s-a admis în parte plângerea formulată de petenta ...SA împotriva deciziei Consiliului nr. 1500/C9/1359, 1833/07.06.2018;
- s-a modificat, în parte, decizia atacată numai cu privire la contestația nr. 122/20.04.2018, formulată de petentă;
- s-a anulat, în parte, procesul-verbal de evaluare a ofertelor din 27.03.2018, în ceea ce privește declararea ca inadmisibilă a ofertei petentei;
- a fost obligată autoritatea contractantă la reevaluarea ofertei petentei și la continuarea procedurii de atribuire potrivit dispozițiilor deciziei,

a fost anulat în parte procesul-verbal de evaluare a ofertelor din 27.03.2018 si actele subsecvente, inclusiv raportul procedurii nr. 47952 din 18.06.2018.

Astfel, comisia de evaluare a procedat la reevaluarea ofertei depuse de SC ...SRL pe baza algoritmului de calcul precizat ca fiind avut în vedere la determinarea emisiei CO_2 menționat în Anexa 3, conform Deciziei Curții de Apel Alba Iulia.

În urma solicitărilor de clarificări privind algoritmul de calcul adresate ofertantei SC ...SA, a răspunsurilor acesteia și a aplicării criteriului de atribuire „cel *mai bun raport calitate preț",* comisia de evaluare a hotărât, prin raportul procedurii nr. 84583/30.10.2018 că oferta câștigătoare este cea depusă de SC ...SA.

Față de contestația formulată de ... SRL, autoritatea contractantă o consideră nefondată din următoarele considerente:

1. Față de susținerile contestatoarei formulate la pct. I, autoritatea contractantă face următoarele precizări:

La pagina 124 din oferta tehnică prezentată de SC ...SA, se regăsesc cantitățile de emisii poluante, care au stat la baza completării Anexei 3 din caietul de sarcini.

Pozițiile 5, 13, 17, 19 și 29 din Anexa 3 (pag. 152 și 153 din oferta tehnică) la care face referire contestatoarea sunt calculate având la bază valoarea emisiilor de CO_2. În același tabel al Fișei tehnice a motorului, se regăsește cantitatea de emisii CO_2 de 635,0 g/kWh.

Completarea în Anexa 3 a emisiilor CO_2 în forma solicitată în documentația de atribuire a necesitat raportarea la unitatea de măsură g/km.

Odată cu notificarea prealabilă nr. 152/17.05.2018, ofertanta a transmis algoritmul de calcul avut în vedere la determinarea emisiei CO_2 în g/km.

În urma analizării algoritmului de calcul prezentat, comisia de evaluarea a luat în considerare valoarea CO_2 de 1180,8 g/km, valoare care a stat la baza determinării și a celorlalte puncte din Anexa 3, respectiv punctele A13, A17, A19 și A29

2. Referitor la afirmația contestatoarei de la punctul II, autoritatea contractantă precizează:

În Fișa tehnică a motorului se regăsește cantitatea de emisii CO_2 de 635,0 g/kWh.

SC ...SA a completat, la poziția A5 din Anexa 3- cantitatea emisiilor CO_2 în g/km, respectiv 1.180,8 (valoarea rezultată în urma transformării emisiilor CO_2 din g/kwh în unitatea de măsură solicitată prin documentația de atribuire, și anume g/km, conform algoritmului de calcul propriu, prezentat și analizat de către comisia de evaluare). Valorile menționate de ofertant în Anexa 3 punctele A17, A19 și A29 au la bază valoarea CO_2 menționată la punctul A5.

Astfel, în condițiile în care autoritatea contractantă nu a precizat în cadrul documentației de atribuire aplicarea unui anume algoritm de calcul, lăsând ofertanților posibilitatea de a folosi propriul algoritm, comisia de evaluare a luat în considerare algoritmul de calcul aplicat de către SC ...SA și prezentat autorității contractante.

3. Față de susținerile contestatoarei formulate la pct. III, autoritatea contractantă face precizarea că în Anexa 3 - Impactul energetic și impactul de mediu, la costurile cu poluanții se ia în considerare

$$E29 = E19 + E22 + E25 + E28$$

reprezentând costul pentru CO_2 + costul pentru NOx + costul pentru PM + costul NMHC.

Valorile cantitative de la pozițiile A12, A13, A14 și A15 sunt pur informative și nu influențează cu nimic specificațiile tehnice și costul cu poluanții - ca și factor calitativ de evaluare (comisia de evaluare a considerat că valoarea de 46 - număr de pasageri a fost obținută din raportul dintre factorul de încărcare 3.200 Kg – conform SORT 1 și greutatea unui pasager 70 kg, conform Regulamentului nr. 107/2014.

4. Referitor la afirmația contestatoarei de la pct. IV, autoritatea contractantă precizează următoarele:

Comisia de evaluare a solicitat clarificări, astfel:

- **rd - rază dinamică** anvelopă (m) (rd=0,487m)

Cu adresa nr. 62818/10.08.2018, comisia de evaluare a solicitat ofertantului să justifice/demonstreze modul de calcul al valorii razei dinamice de 0,487m, având la bază date furnizate de producător.

În cadrul răspunsului, ofertantul a precizat că: "Anvelopele utilizate sunt marca Pirelli tip 275/70R 22,5 cu diametrul de 974 mm, rd fiind de 0,487 m …".

Din Formularul ZF-EcoLife prezentat de ofertant, referitor la dimensiunile anvelopei, rezultă că valoarea de 0,487 m (valoarea

rezultată din diametrul exterior, respectiv 0,974:2=0,487 m) reprezintă
raza exterioară a anvelopei și nu raza dinamică menționată în algoritmul prezentat.

Astfel, comisia de evaluare a revenit cu adresa nr. 69540/07.09.2018, cu solicitarea de a transmite de la producătorul anvelopei, respectiv firma Pirelli, un document din care să rezulte raza dinamică a anvelopei.

Ofertantul a răspuns, transmițând de la producătorul Pirelli punctul de vedere referitor la raza dinamică a anvelopei, în care se menționează faptul că:

"...Parametrii în **stare** dinamică **a** anvelopelor se modifică în funcție de modelul autovehiculului, a încărcăturii, presiunii etc. Din păcate nu avem cum să vă punem la dispoziție măsurători ale razei în stare dinamică."

Totodată, ofertantul a menționat că:

"... Este evident că nici producătorul de anvelope Pirelli nu poate indica raza dinamică. Raza dinamică fiind mai mică decât raza statică, am luat în considerare valoarea cea mai mare."

Având în vedere răspunsul ofertantului și al producătorului Pirelli, comisia de evaluare a luat în considerare valoarea razei exterioare de 0,487m folosită în algoritmul de calcul.

- turația (rot/min)

Cu adresa nr. 62818/10.08.2018, comisia de evaluarea a solicitat să clarifice de ce în algoritmul de calcul prezentat a utilizat turația de 2.500 rot/min, în loc de 2.200 rot/min având în vedere faptul că în Raportul Tehnic nr. 13-00044-FE-BWG-00, transmis în cadrul răspunsului la solicitarea de clarificări nr. 18083/08.03.2018, la pag. 6, valoarea emisiilor CO_2 de 635 g/kWh (valoare rezultată conform testului WHSC pentru motorul B1 ofertat) este produsă la o turație de 2.200 rot/min. (conform informațiilor de la pag. 5 din același raport tehnic).

În cadrul răspunsului SC ...SA a precizat că:

"În algoritmul de calcul folosit de noi am utilizat turația de 2500 rot/min deoarece, în algoritmul de calcul, la punctul 1.4, valoarea puterii **luată în** calcul este 185,95 kw, valoare care corespunde unei turații de 2.500 rot/min conform diagramei de putere a motorului ... .

În plus, vă transmitem Extras din Amendament to Engine Installation efectuat de Daimler unde se menționează **că** puterea de 220 Kw este atinsă la turația de 2200 rot/min, utilizabil până la 2500 rot/min."

Față de cele menționate, comisia de evaluare a revenit cu adresa nr. 69540/07.09.2018, prin care s-a solicitat să se clarifice de ce a folosit puterea de 185,95 kW, având în vedere faptul că, din Anexa 2 - Raport tehnic nr. 13-00044-FE-BWG-00, rezultă că la turația de 2500 rot/min, puterea măsurată este de 185,4 kW, putere corectată (cu factorul de corecție 1,0020) de 185,8 kW.

Ofertantul a răspuns astfel: "Documentul *Extras din Amendament to Engine Installation Inspection* efectuat de Daimler, transmis dumneavoastră prin răspunsul la solicitarea de clarificare anterioară menționează că puterea de 220 kW este atinsă la turația de 2200 rot/min, utilizabil ***până la*** 2500 rot/min, aceasta neînsemnând că puterea de 220 kW ***nu este*** constantă în intervalul 2200-2500 rot/min, mai exact este utilizabilă în acest interval, utilizabil nu însemna constant."

Comisia de evaluare a luat în considerare răspunsul privind utilizarea, în cadrul algoritmului de calcul, a puterii de 185,95 kw corespunzătoare turației de 2.500 rot/min.

- viteza de 100 km/h

Cu adresa nr. 69540/07.09.2018, comisia de evaluare a solicitat să se clarifice de ce în cadrul formulei: **$\underline{CO2\ 635g/kwh*185,95kw}$**,
100 km/h
s-a folosit viteza de 100 km/h (pe care a presupus-o) și nu de 119,21 km/h (pe care a obținut-o din calcul), având în vedere că la turația de 2500 rot/min s-a obținut viteza de 119,21 km/h, conform formulei de la punctul 1.2 din algoritmul de calcul prezentat sau viteza de 90 km/h (viteza la care este limitat electronic autobuzul ofertat).

Ofertantul a răspuns astfel: *"…* Cu privire la viteza luată în calcul de noi, vis a vis de întrebarea dumneavoastră de ce nu 119,21 km/h sau de ce nu 90 km/h, vă precizam ca nefiind indicat în caietul de Sarcini niciun algoritm/formulă de calcul pentru determinarea emisiei CO_2 în g/km sau nefiind precizați anumiți parametrii tehnici ce ar fi trebuit luați în calcul, menționăm că avem dreptul de a folosi parametrii tehnici care, am considerat, a fi cel mai bine reprezentativi pentru algoritmul de calcul utilizat de noi.

Nu am luat în considerare viteza de deplasare maximă, dar nici viteza de 90 km/h, considerând că cel mai reprezentativ este o viteză situată între cele două, aproximativ 100 km/h, cu o marjă de siguranță …"

Având în vedre faptul că:

- autoritatea contractantă nu a indicat în caietul de sarcini un algoritm/formulă de calcul pentru emisiile CO_2 și nici nu a impus luarea în considerare a anumitor specificații sau parametrii tehnici,
- ofertantul a menționat că a luat în considerare viteza de 100 km/h considerând această valoare reprezentativă,

comisia de evaluare a luat în considerare răspunsul privind utilizarea, în cadrul algoritmului, a vitezei de 100 km/h.

Concluzionând, autoritatea contractantă opinează că, prin răspunsurile ...SA la solicitările de clarificări nr. 62818/10.09.2018 și 69540/07.09.2018 a fost demonstrată conformitatea ofertei acesteia cu cerințele solicitate prin caietul de sarcini, respectiv Anexa 3 - Impactul energetic și impactul de mediu, comisia de evaluare considerând propunerea tehnică (din care fac parte și documentele solicitate ulterior, acestea având același caracter angajant ca și documentele inițiale din ofertă).

Dosarul achiziției și documentele necesare soluționării cauzei au fost transmise odată cu exemplarul original al punctului de vedere față de contestație, fiind înregistrate sub nr. 48042/19.11.2018.

Prin adresa nr. 403/10.11.2018, înregistrată la Consiliu cu nr. 48285/20.11.2018, ...SA a depus cerere de intervenție voluntară accesorie, în sprijinul autorității contractante, sens în care a prezentat argumente în susținerea conformității ofertei depuse.

Prin e-mail, în data de 28.11.2018, achizitoarea ca transmis oferta tehnică depusă de ...SA, extras din oferta tehnică depusă de ... SRL, precum și clarificări prezentate la solicitarea autorității contractante în referire la aceste oferte.

Cu adresa nr. 3320/2018, înregistrată la Consiliu cu nr. 11728/28.11.2018, urmare a punctului de vedere al achizitoarei, a cererii de intervenție și a studierii dosarului cauzei, contestatoarea a prezentat ”concluzii scrise”, reiterând argumentele prezentate inițial în susținerea inadmisibilității ofertei depuse de ...SA.

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

... a inițiat procedura de licitație deschisă, online, în vederea atribuirii contractului de furnizare având ca obiect …, cod CPV …, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. ...

Din informațiile anunțului de participare, Consiliul a reținut că valoarea estimată a contractului de furnizare care urmează a se atribui este de … lei, fără TVA, criteriul de atribuire este ”cel mai bun raport calitate preț”, iar depunerea ofertelor a fost la data ...

În cadrul aceleiași proceduri, împotriva respingerii ofertei sale, precum și împotriva ofertei câștigătoare, SC ...SA a depus contestații care au fost respinse, prima ca nefondată, iar cea de-a doua ca lipsită de interes prin decizia nr. 1500/C9/1359, 1833/07.06.2018.

Împotriva acestei decizii, SC ...SA a formulat plângere care a fost admisă, în parte, prin decizia nr. 3680/2018, pronunțată de Curtea de Apel Alba Iulia, sens în care s-a modificat, în parte, decizia atacată cu privire la contestația nr. 122/20.04.2018, respectiv s-a anulat, în parte, procesul-verbal de evaluare a ofertelor din 27.03.2018 în referire la declararea ca inadmisibilă a ofertei petentei și s-a obligat autoritatea contractantă la reevaluarea acestei oferte.

În ceea ce privește cererea de intervenție formulată de SC ...SA, văzând că aceasta are calitate și capacitate procesuală și a dovedit un interes legitim propriu în pricină prin promovarea cererii, oferta sa fiind declarată câștigătoare, astfel cum rezultă din raportul procedurii nr. 84583/30.10.2018, în conformitate cu art. 64 Cod procedură civilă, Consiliul o încuviințează în principiu ca cerere de intervenție accesorie în interesul autorității contractante.

În referire la critica contestatoarei împotriva ofertei declarate câștigătoare, depuse de SC ...SA, se reține că, prin decizia Curții de Apel Alba Iulia s-au stabilit următoarele: «Curtea retine faptul ca petenta a

prezentat si fisa tehnica a producatorului motorului ofertat, aspect retinut si de CNSC.

In urma clarificarilor transmise de petenta, dupa analizarea ofertei acesteia, prin procesul-verbal nr. 24296/27.03.2018, autoritatea contractanta, prin comisia de evaluare a retinut la analiza propunerii tehnice faptul ca "*nu s-au putut identifica un document sau un algoritm de calcul din care sa rezulte val. La poz. 5 respectiv CO2 = 1180,8 g/kg.* "

Curtea constata ca, deși s-au solicitat petentei clarificari cu privire la valorile completate in Anexa 3, respectiv comunicarea unor documente din care sa rezulte aceste valori, autoritatea contractanta nu a solicitat acesteia, prin nici una din clarificarile formulate, *comunicarea algoritmului de calcul din care sa rezulte valoarea CO2 consemnata la pozitia 5 din Anexa 3*.

Aspectele reținute de Consiliu, in sensul ca toate cele trei documente solicitate petentei de autoritatea contractanta au avut ca scop demonstrarea valorilor cuprinse de ofertanta contestatoare in Anexa 3 IMPACTUL ENERGETIC SI IMPACTUL DE MEDIU, nu pot justifica respingerea contestatiei petentei atat timp cat aceasta *si-a conformat conduita solicitarilor exprese ale autoritatii contractante si a transmis documentele solicitate,* precizand si faptul ca la completarea Anexei 3 ***s-a raportat la datele de la producatorul motorului, date care au fost transformate in unitatea de masura solicitata de autoritatea contractanta (mg/g, g/kwh/ g/km)***.

Nu poate fi retinuta argumentatia CNSC conform careia cantitatea de emisii NOx, PM si NHMC au fost preluate din fisa tehnica a motorului și transformate in unitatea de masura solicitata de autoritatea contractanta, in timp ce la cantitatea emisiilor de C02, in fisa tehnica a motorului, se regaseste cantitatea de 635,0 g/kwh de C02, dat fiind faptul ca petenta a precizat prin raspunsul la clarificari faptul ca a transformat datele furnizate de producatorul motorului in unitatea de masura solicitata de autoritatea contractanta.

Trebuie avut in vedere si faptul ca, referitor la emisiile de NOx, PM și NMHC, valorile indicate in Anexa 3 sunt rezultatul unor formule de calcul indicate de autoritatea contractanta pentru transformare din mg/kwh in g/km. In schimb pentru *valoarea emisiilor de C02* autoritatea contractanta **nu a indicat** *o formula de calcul* astfel ca petenta a transformat din g/Kwh in g/km, folosind o anumita formula de calcul. In aceste conditii nu se poate imputa petentei faptul ca nu a folosit aceeasi formula de calcul folosita la emisiile de NOx, PM și NMHC.

De altfel, chiar Consiliul a precizat ca "*in conditiile in care achizitoarea nu a indicat in Anexa 3 un algoritm de calcul pentru emisiile de C02 societatea contestatoare* ***avea posibilitatea de a folosi propriul algoritm de calcul****, sub rezerva prezentarii acestuia ca urmare a solicitarii de clarificari*.

Ori, prin raspunsul la cea de-a doua solicitare de clarificari, desi nu s-a cerut petentei sa prezinte vreun algoritm de calcul ci doar *fisa tehnica a motorului data de producatorul acestuia si certificarea CE a motorului din care sa rezulte valorile menționate mai sus, pe care le-ați completat in Anexa 3*, aceasta a precizat ca valorile consemnate au fost obtinute in urma transformarii in unitatea de masura solicitata de autoritatea contractanta.

Analizand solicitarea de clarificari transmisa de autoritatea contractanta ofertantei ... SRL, clarificari vizand tot modul de completare al Anexei 3, pozitia 5, Curtea constata ca acestei societati *i s-a solicitat in mod* ***explicit*** *transmiterea unui document din care sa rezulte emisia de C02* (f. 95-96 vol. I dosar CNSC).

Din comparatia celor doua solicitari de clarificari, respectiv cea transmisa petentei si cea transmisa ofertantei ... SRL, reiese in mod evident faptul ca autoritatea contractanta, desi a solicitat clarificari cu privire la aceleasi aspecte, **petentei** i-a solicitat sa transmita *copia certificatului de atestare privind incadrarea in normele de poluare provenite din gazele de evacuare Euro VI, fisa tehnica a motorului data de producatorul acestuia si certificarea CE a motorului,* in timp ce ofertantei **... SRL** i-a solicitat sa transmita *un document din care sa rezulte emisia de C02*.

Avand in vedere modul diferit prin care au fost solicitate clarificarile cu privire la acelasi aspect, cele doua societati ofertante au fost puse intr-o *situatie de inegalitate*, creandu-se un avantaj ofertantei ... SRL, care a inteles sa transmita algoritmul in baza caruia a obtinut emisiile de C02 exprimate in unitatea de masura solicitata de autoritatea contractanta, in timp ce petenta a comunicat doar documentele solicitate in mod expres, cu precizarea ca emisia de C02 exprimata in unitatea de masura solicitata de autoritatea contractanta a fost obtinuta pe baza unei conversii realizata pe baza datelor furnizate de producatorul motorului.

Curtea retine ca autoritatea contractanta este obligata sa asigure, in fiecare faza a unei proceduri de cerere de oferta, respectarea principiului egalitatii de tratament si, in consecinta, egalitatea de sanse a tuturor ofertantilor. Principiul egalitatii de tratament intre ofertanti, care are ca obiectiv favorizarea dezvoltarii unei concurente corecte si efective intre intreprinderile participante la o procedura de achizitii publice, impune ca toti ofertantii sa dispuna de aceleasi sanse in elaborarea ofertelor lor si presupune, prin urmare, ca acestea sa fie supuse acelorasi conditii pentru toti ofertantii.

In acelasi sens este si jurisprudenta CJUE, prin care s-a stabilit ca *principiul egalitatii de tratament presupune de asemenea o obligatie de transparenta pentru a permite verificarea respectarii sale. Acest principiu al transparentei are ca scop, in esenta, sa garanteze ca este inlaturat riscul de favoritism si de comportament arbitrar din partea autoritatii contractante. Acesta presupune ca toate* ***conditiile si modalitatile procedurii de atribuire sa fie formulate clar, precis si univoc*** *in anuntul de participare sau in caietul de sarcini. Prin urmare*, *principiul transparentei presupune ca toate informatiile tehnice relevante pentru buna intelegere a anuntului de participare sau a caietului de sarcini sa fie puse, de indata ce este posibil, la dispozitia tuturor intreprinderilor participante la o procedura de achizitii publice, astfel incat, pe de o parte, sa permita tuturor ofertantilor mediu informati si care dau dovada de o diligenta normala sa inteleaga continutul exact al acestora si sa le interpreteze in acelasi fel si, pe de alta parte, sa dea posibilitatea autoritatii contractante sa verifice daca ofertele ofertantilor corespund efectiv criteriilor care guverneaza contractul in cauza.*

O atingere adusa egalitatii de sanse si principiului transparentei constitutie o neregularitate a procedurii precontencioase care aduce atingere dreptului la informare al partilor interesate. Totusi, aceasta neregularitate procedurala nu ar putea determina anularea deciziei in cauza decat daca s-ar fi dovedit ca, in lipsa acestei neregularitati, procedura administrativa ar fi putut conduce la un rezultat diferit daca ar exista, in aceasta privinta, o sansa - chiar redusa - ca reclamantul sa fi putut determina un rezultat diferit al procedurii administrative" (Cauza T-50/05 Evropaiki Dynamiki - Proigmena Systimata Tilepikoinonion Pliroforikis kai Tilematikis AE impotriva Comisiei Europene).

Normele care reglementeaza procedura de comparare a ofertelor pentru contractele de achizitii publice asigura conformarea in fiecare etapa la principiul egalitatii de tratament al ofertantilor si la principiul transparentei, astfel incat sa permita egalitatea de sanse a tuturor ofertantilor.

Principiile mentionate, care au drept semnificatie in special faptul ca ofertantii trebuie sa se afle pe o pozitie de egalitate atat in momentul in care isi pregatesc ofertele, cat si in momentul in care acestea sunt evaluate de catre autoritatea contractanta, constituie intr-adevar, temeiul directivelor privind procedurile de atribuire a contractelor de achizitii publice, iar obligatia autoritatilor contractante de a asigura respectarea acestora corespunde chiar esentei acestor directive (cauza C-213/07, Michaniki AE impotriva Ethniko Symvoulio Radiotileorasis, Ypourgos Epikrateias)

Avand in vedere aspectele anterior mentionate, Curtea apreciaza ca in prezenta cauza s-a adus atingere principiului constand in aplicarea unui tratament egal celor doua societati, prin modul in care s-au solicitat clarificari petentei fata de modul in care s-au solicitat aceleasi clarificari ofertantei ... SRL, urmarea constand

in faptul ca raspunsul furnizat de petenta a fost apreciat ca fiind insuficient, aspect care a generat declararea ofertei sale neconforme … Raportat la cale anterior expuse și la prevederile art. 34 alin. 6 din Legea 101/2016 modificată, autoritatea contractantă va proceda la reevaluarea ofertei petentei SC ...SA pe baza algoritmului de calcul precizat ca fiind avut în vedere la determinarea emisiei de CO2 indicate in Anexa 3, algoritm transmis de petenta cu ocazia notificarii prealabile …».

Algoritmul de calcul al emisiei de CO2 prezentat de SC ...SA odată cu notificarea prealabilă a achizitoarei (conform legislației în vigoare la momentul respectiv), are următorul conținut:

"$V_{max} = 0{,}377 \frac{r_d * n}{I_{sv} * i_0}$ 1.0

V_{max} – viteza maximă [km/h]
Rd – raza dinamică anvelopă [m] (rd = 0.487 m)
n – turația [rot/min] (cutia de viteze este setată constructiv pentru a schimba treptele de viteză la o turație maximă de 2500 rot/min)
i_{sv} – raport treapta a VI-a (isv = 0,62)
i_0 – raport în punte (i_0 = 6,21)

$V_{max} = 0{,}377 \frac{0{,}487 * 2500}{0{,}62 * 6{,}21}$ 1.1

$V_{max} = \frac{458{,}99}{3{,}85} = 119{,}21$ [km/h] 1.2

Se presupune o viteză maximă de deplasare de 100 km/h mai mare decât viteza la care este limitat autobuzul pentru a exista o marjă de siguranță. Autobuzul fiind limitat electronic la viteza de 90 km/h. Pentru orice calcul la o viteză mai mică de 100 km/h, valoarea emisiilor CO_2 g/km va fi mai mică.

84,522% din 119,21 km/h ~ 100 km/h 1.3

Puterea constructivă a motorului este de 220 kW

84,522% din 220 kW = 185,95 kW 1.4

$P_{necesar}$ = 185,95 kW 1.5

$P_{necesar}$ – puterea generată de motor necesară deplasării cu viteza de 100 km/h

Emisii CO_2 = 635 g/kwh – conform fișă tehnică motor

$\frac{\text{Emisii } CO_2 * P_{necesar}}{V} = \frac{CO_2\ 635 \text{ g/kwh} * 185{,}95 \text{ kW}}{100 \text{ km/h}} = \frac{118078{,}25}{100} = 1180{,}78$

~ **1180,80 g/km CO_2**".

Raportat la cele dispuse de Curtea de Apel Alba Iulia și la algoritmul de calcul prezentat de SC ...SA pentru emisia de CO2, se reține și faptul că autoritatea contractantă a solicitat ofertantei

clarificări atât prin adresa nr. 62818/10.08.2018, cât și prin adresa nr. 69540/07.09.2018, față de care a primit, în termen, răspunsurile.

Astfel, prin adresa nr. 62818/10.08.2018, achizitoarea a solicitat următoarele clarificări: ”1. În algoritmul de calcul prezentat de dumneavoastră cu ocazia notificării prealabile, ați folosit *rd – rază dinamică anvelopă (m) (rd = 0,487 m).* Vă rugăm să justificați/demonstrați, modul de calcul al valorii razei dinamice de 0,487m, având la bază date furnizate de producător.

2. În algoritmul de calcul prezentat de dumneavoastră, ați folosit *n – turația (rot/min) (cutia de viteze este setată constructiv pentru a schimba treptele de viteză la o turație maximă de 2.500 rot/min).* Având în vedere faptul că în Raportul Tehnic nr. 13-00044-FE-BWG-00, transmis de dumneavoastră în cadrul răspunsului la solicitarea de clarificări nr. 18083/08.03.2018, la pag. 6 valoarea emisiilor **CO2 de 635,0 g/kwh** (rezultă conf. testului WHSC pentru motor B1 ofertat de dumneavoastră) este produsă la o **turație de 2.200 rot/min** (conf. informațiilor de la pag. 5 din același raport tehnic, menționat mai sus), vă rugăm să clarificați de ce în algoritmul de calcul prezentat ați utilizat turația de 2.500 rot/min. în loc de 2.200 rot/min. Vă solicităm cele de mai sus, cu atât mai mult cu cât în *Information Document No 595/2009-69H03* transmis de dumneavoastră în cadrul aceluiași răspuns la solicitarea de clarificări nr. 18083/08.03.2018, la pag. 9/43, la cap. 3.2.4.2.4.2.1 – *Cut-off point under full load* se precizează că motorul este limitat la turația de 2.200±30 rot/min.

3. De asemenea, în algoritmul de calcul prezentat de dumneavoastră, ați menționat procentul de: 84,522% din 119,21 km/h ~ 100 km/h. Vă rugăm să ne comunicați de unde provine procentul de 84,522% utilizat de dumneavoastră în algoritmul prezentat”.

Acestei solicitări, ofertanta i-a răspuns prin adresa nr. 262/20.08.2018, aducând următoarele precizări: ”Conform cu Hotărârea Civilă nr. 3680/2018 din data de 09 iulie 2018 pronunțată de Curtea de Apel Alba Iulia în Dosarul nr. 336/57/2018, autoritatea contractantă este obligată să procedeze la reevaluarea ofertei SC ...SA pe baza algoritmului de calcul precizat ca fiind avut în vedere la determinarea emisiei de CO2 indicate în Anexa 3, algoritm transmis de SC ...SA cu ocazia notificării prealabile.

Dată fiind Hotărârea Civilă sus menționată, nu înțelegem utilitatea acestui demers întrucât autoritatea contractantă nu a prevăzut în Caietul de Sarcini aplicarea unui anume algoritm de calcul pentru determinarea emisiei de CO2 în g/km, aceasta însemnând că folosirea unui algoritm de calcul propriu pentru determinarea emisiei CO2 în g/km neputând fi un motiv de descalificare, iar dacă utilitatea o reprezintă de fapt folosirea aceluiași algoritm de calcul pentru evaluarea ofertelor, va transmitem atașat prezentei algoritmul de calcul refăcut.

Este cât se poate de clar, atât timp cât achizitoarea nu a indicat în Anexa 3 un algoritm de calcul pentru emisiile de CO2, ofertanții aveau posibilitatea de a folosi propriul algoritm de calcul, inclusiv, nu eram obligați să folosim aceeași formulă de calcul folosită la emisiile de NOx, PM și NMHC, situație reținută în mod corect de CNSC și Curtea de Apel Alba Iulia.

În concluzie, nici SC ... SRL, a cărei ofertă a fost declarată conformă, nu a utilizat un algoritm de calcul pentru emisia CO2 în g/km care să fi fost impus de autoritatea contractantă, deoarece un astfel de algoritm de calcul nu există în Caietul de Sarcini, și totuși oferta sa a fost declarată conformă fără nici un semn de întrebare cu privire la algoritmul de calcul utilizat de această societate. […]

Și atunci, în condițiile în care nu există o metodă standardizată/un algoritm/formulă de calcul recunoscute a fi aplicate pentru determinarea emisiei CO2 în g/km în cazul autovehiculelor grele, inclusiv pentru autobuzele ofertate, cu atât mai mult cu cât însăși autoritatea contractantă a solicitat emisia CO2 în g/km din Fișa Tehnică de motor, unde, de fapt nu există, decât în g/kwh, deoarece nu a

fost prevăzut nici un algoritm de calcul, inclusiv în condițiile în care între cele două oferte concurente există doar o diferență nesemnificativă sub aspectul valorii emisiei de CO2 în g/km (1,545 g/km), iar conform Fișă Tehnică de Motor Mercedes în cazul BMC valoarea emisiei CO2 de 635 g/kwh este mai mică decât valoarea emisiei CO2 de 675 g/kwh indicată de SC ... SRL în Fișa Tehnică de Motor, la modul cât se poate de temeinic și legal, se pune întrebarea ce cerință din Caietul de Sarcini se verifică de fapt în acest moment, în ce baza și dacă există un interes justificat. […]

Oferta SC ...SA, cu privire la datele tehnice oferite de producătorul motorului, inclusiv alte informații tehnice, este completă, autoritatea contractantă având posibilitatea să aplice algoritmul de calcul dorit.

Astfel cum vom arăta în continuare, în algoritmul de calcul aplicat de noi am luat în considerare limite maxime.

În algoritmul de calcul folosit de noi am utilizat turația de 2500 rot/min deoarece în algoritmul de calcul, la punctul 1.4 valoarea puterii luată în calcul este 185,95 kW, valoare care corespunde unei turații de 2500 rot/min conform diagramei de putere a motorului pe care o transmitem atașat … În plus, vă transmitem Extras din *Amendament to Engine Installation Inspection* efectuat de Daimler unde se menționează că puterea de 220 kW este atinsă la turația de 2200 rot/min, utilizabil până la 2500 rot/min.

Referitor la *Information Document No 595/2009-69H03, cap. 3.2.4.2.4.2.1 Cut-off point under full load* (atașat), menționăm că turația de 2200±30 rot/min se referă de fapt la turația la care se obține puterea maximă a motorului.

Altfel spus, nu poate fi interpretat la modul că motorul este limitat la turația de 2200±30 rot/min, ci este vorba de turația care limitează valoarea puterii maxime declarate, respectiv 220 kW.

Mai mult, vă rugăm să sesizați punctul 3.2.4.2.4.2.2 din același document, de fapt chiar sub pct. 3.2.4.2.4.2.1 la care faceți referire, unde este declarată valoarea turației maxime a motorului, respectiv 2750+60/-360 rot/min.

Cât despre testul WHSC valorile turațiilor regăsite în raport fac referire la procedura de încercare a motorului standard, aceasta neînsemnând că motorul este limitat la turația de 2200 rot/min.

Date fiind cele menționate mai sus, astfel cum sunt dovedite cu documentele pe care le transmitem atașat, nu se poate trage concluzia că motorul este limitat la turația de 2200±30 rot/min cum în mod eronat a interpretat autoritatea contractantă.

Ținând cont de cele menționate mai sus, procentul de 84,522% reprezintă raportul dintre valoarea puterii luate în calcul, respectiv 185,95 kW și puterea maximă a motorului.

Anvelopele utilizate sunt marca Pirelli tip 275/70 R 22,5 cu diametrul 974 mm, rd fiind de 0,487m, astfel cum am menționat în algoritmul de calcul aplicat.

Față de cele regăsite mai sus, considerăm justificat și bazat pe datele furnizate de producătorul motorului algoritmul de calcul aplicat de noi pentru determinarea emisiei CO2 g/km, în condițiile în care autoritatea contractantă nu a specificat expres aplicarea unui anume algoritm de calcul și nici luarea în considerare cu exactitate a anumitor specificații sau parametrii tehnici pentru determinarea emisiei CO2 în g/km.

Luând însă la cunoștință, pentru prima dată, de dorința autorității contractante cu privire la aplicarea unui anume algoritm de calcul pentru emisia CO2 g/km o dată cu formularea punctului de vedere la CNSC conform adresă nr. 33627/02.05.2018, vă transmitem atașat algoritmul de calcul al costurilor cu poluanții Anexa 3 și calculul aferent și în forma dorită, cu mențiunea că toate datele tehnice care stau la baza acestui calcul au fost prezentate în oferta noastră încă de la început și se mențin nemodificate.

După cum se poate constata, noul algoritm de calcul, nu este de natură a ne crea un avantaj, ci dimpotrivă, un dezavantaj, iar date fiind cele menționate mai sus și documentele atașate, rugăm, cu respectarea legislației specifice în domeniu,

a decide în consecință, cu atât mai mult cu cât valoarea emisiei de CO2 este una teoretică, acesta suferind modificări în trafic pentru același autobuz de la o zi la alta, de la un test la altul în funcție de mai mulți factori".

Ulterior răspunsului ofertantei, prin adresa nr. 69540/07.09.2018, autoritatea contractantă a revenit cu o solicitare suplimentară de clarificare "1. In algoritmul de calcul prezentat de dumneavoastra cu ocazia notificarii prealabile, ati folosit *rd - raza dinamica anvelopa (m) (rd=0,487m)*

Comisia de evaluarea v-a solicitat, cu adresa nr. 62818/10.08.2018 sa justificati/demonstrati, modul de calcul al valorii razei dinamice de 0,487m, avand la baza date furnizate de producator.

Dumneavoastra ati raspuns in termen, incarcand in SEAP in data de 20.08.2018 raspunsul la clarificari, semnat cu semnatura electronica extinsa. In cadrul raspunsului ati precizat ca: *Anvelopele utilizate sunt marca Pirelli tip 275/70R 22,5 cu diametrul de 974 mm, rd fiind de 0,487 m...* Din Formularul ZF-EcoLife prezentat de dumneavoastra, referitor la dimensiunile anvelopei, rezulta ca valoarea de **0,487m** (valoarea rezultata din diametrul exterior, respectiv 0,974:2=0,487m) reprezinta **raza exterioara** a anvelopei si nu raza dinamica mentionata de dumneavostra in algoritmul prezentat.

Astfel, revenim cu solicitarea de a ne transmite **de la producatorul anvelopei, respectiv firma Pirelli**, un document din care sa rezulte raza dinamica a anvelopei.

2. In algoritmul de calcul prezentat de dumneavoastra, ati folosit *n-turatia (rot/min) (cutia de viteze este setata constructiv pentru a schimba treptele de viteza la o turatie maxima de 2.500 rot/min)*

Comisia de evaluarea v-a solicitat, cu adresa nr. 62818/10.08.2018 sa clarificati de ce in algoritmul de calcul prezentat ati utilizat turatia de 2.500rot/min in loc de 2.200 rot/min avand in vedere faptul ca in Raportul Tehnic nr.13-00044-FE-BWG-00, transmis de dumneavoastra in cadrul raspunsului la solicitarea de clarificari nr.18083/08.03.2018, la pag. 6 valoarea emisiilor **C02 de 635 g/kWh** (valoare rezultata conf. testului WHSC pentru motorul B1 ofertat de dumneavoastra) este produsa la o **turatie de 2.200 rot/min** (conf. informatiilor de la pag. 5 din acelasi raport tehnic, mentionat mai sus).

Dumneavoastra ati raspuns in termen, incarcand in SEAP in data de 20.08.2018 raspunsul la clarificari, semnat cu semnatura electronica extinsa. In cadrul raspunsului ati precizat ca: *In algoritmul de calcul folosit de noi am utilizat turatia de 2500rot/min deoarece, in algoritmul de calcul, la punctul 1.4, valoarea puterii luata in calcul este 185,95 kw valoare care corespunde unei turatii de 2.500rot/min, conform diagramei de putere a motorului … In plus, va transmitem Extras din Amendament to Engine Installation efectuat de Daimler unde se mentioneaza ca puterea de 220Kw este atinsa la turatia de 2200 rot/min, utilizabil pana la 2500 rot/min.*

Fata de cele mentionate de dumneavoastra, va rugam sa ne comunicati:

- daca puterea de 220 kw este constanta in intervalul 2200-2500 rot/min, avand in vedere faptul ca din diagrama de putere a motorului (Diagram Engine Power) rezulta ca valoarea puterii motorului la turatia de 2500 rot/min este mai mica de 200 kw,
- de ce in cadrul formulei: $\frac{\text{C02 635g/kwh*185,95kw}}{\text{100km/h}}$,

ati folosit viteza de 100km/h (pe care ati presupus-o) si nu de 119,21 km/h (pe care ati obtinut-o din calcul), avand in vedere ca la turatia de 2500 rot/min ati obtinut viteza de 119,21 km/h, conform formulei de la punctul 1.2 din algoritmul de calcul prezentat, sau viteza de 90 km/h (viteza la care sustineti ca este limitat electronic autobuzul ofertat).

- de ce ati folosit puterea de 185, 95 kw avand in vedere faptul ca din Anexa 2-Raport tehnic nr.13-00044-FE-BWG-00 rezulta faptul ca la turatia de 2500 rot/min,

puterea masurata este de 185,4 kw, putere corectata (cu factorul de corectie 1,0020) de 185,8 kw.

3. In cadrul algoritmului de calcul prezentat ati mentionat: *Se presupune o viteza maxima de deplasare de 100 km/h mai mare decat viteza la care este limitat autobuzul pentru a exista o marja de siguranta. Autobuzul fiind limitat electronic la viteza de 90 km/h. Pentru orice calcul la o viteza mai mica de 100 km/h, valoarea emisiilor C02 g/km va fi mai mica.*

Precizam faptul ca, daca in formula folosita de dumneavoastra:

CO2 635g/kwh*185,95kw,
100km/h

se utilizeaza o viteza mai mica rezulta o valoare mai mare a emisiilor C02 (conform regulilor matematice in cadrul unei fractii cu cat numitorul e mai mic si numaratorul constant, valoarea obtinuta e mai mare).

Fata de cele de mai sus, va solicitam punctul dumneavoastra de vedere.

4. Totodata, revenim cu solicitarea de a clarifica de ce, in cadrul algoritmului de calcul, ati folosit turatia de 2500 rot/min avand in vedere faptul ca valoarea **CO2 de 635,0 g/kwh** pe care ati utilizat-o in algoritmul prezentat, provine din tabelul 3.4 de la pag.6/15 - **Test WHSC pentru motorul B1** ofertat de dumneavoastra si este obtinuta la o turatie de **2200 rot/min**.

Astfel, comisia de evaluare constata faptul ca:

- in algoritmul de calcul prezentat de dumneavoastra, ati folosit valori obtinute prin raportare cand la turatia de 2200 rot/min cand la turatia de 2500 rot/min.

Astfel:

- conform algoritmului de calcul pentru determinarea vitezei maxime, turatia luata in calcul este de 2500 rot/min, rezultand valoarea de 119,21 km/h;

  Vmax = 0.377 (0.487x2500) / (0.62*6.21) = 119,21 [km/h]

- pentru determinarea emisiilor C02 [g/km], ati folosit valoarea emisiilor CO2 de 635 [g/kwh] rezultata din testul WHSC la o turatie de 2200 rot/min si puterea de 185,95 kw putere pe care sustineti ca este corespunzatoare unei turatii de 2500 rot/min. Astfel: emisii C02*Pnecesar/100 km/h = **635 g/kwh*185.95 kw/100 km/h** = 1180,80 g/km C02.

Față de cele de mai sus se observă:

- valoare de **635 g/kwh este corespunzatoare turatiei de 2200 rot/min conf. Test WHSC pentru motorul B1** ofertat (raportul tehnic nr. 13-00044-FE-BWG-00);
- valoarea de **185,95 kw corespunde turatiei de 2500 rot/min (asa cum sustineti dumneavoastra)**.

5. De asemenea, in algoritmul de calcul prezentat de dumneavoastra, ati mentionat procentul de: **84,522%** din 119,21 km/h ~100km/h

Comisia de evaluarea v-a solicitat, cu adresa nr. 62818/10.08.2018 sa ne comunicati de unde provine procentul de 84,522% utilizat de dumneavoastra in algoritmul prezentat.

Dumneavoastra ati raspuns in termen, incarcand in SEAP in data de 20.08.2018 raspunsul la clarificari, semnat cu semnatura electronica extinsa, precizand ca: ... *procentul de 84,522% reprezinta raportul dintre valoarea puterii luate in calcul, respectiv 185,95kw si puterea maxima a motorului*.

Revenim cu solicitarea de a clarifica rationamentul tehnic privind procentul de 84,522% utilizat de dumneavoastra in relatia **84,522% din 119,21 km/h ~100km/h**, intrucat in raspunsul la clarificarile solicitate, ati facut referire la relatia **84,522 din 220kw=185,95, pentru a obtine puterea necesara** Pnecesar=185,95 kw".

Acestei solicitări, ofertanta a răspuns în data de 12.09.2018, aducând următoarele precizări: "**Raspuns la intrebarea nr 1**: Referitor la solicitarea dumneavostra de a va transmite de la producatorul anvelopei, respectiv firma Pirelli, un document din care sa rezulte raza dinamica a anvelopei, va transmitem atasat un document eliberat la data de 12 septembrie 2018 de catre

producatorul Pirelli cu exprimarea punctului sau de vedere vis a vis de raza dinamica a anvelopei. Este evident ca nici producatorul de anvelope Pirelli nu poate indica raza dinamica. Raza dinamica fiind mai mica decat raza statica, am luat in considerare valorea cea mai mare. **Raspuns la intrebare nr 2**: Puterea de 220 KW nu este constanta in intervalul 2200-2500 rot/min, cum bine ati constatat si dumneavostra din diagrama de putere a motorului. Documentul *Extras din Amendment to Engine Installation Inspection* efectuat de Daimler transmis dumneavostra prin raspunsul la solicitarea de clarificare anteriora mentioneaza ca puterea de 220 kW este atinsa la turatia de 2200 rot/min, utilizabil pana la 2500 rot/min, aceasta neinsemnand ca puterea de 220 kW nu este constanta in intervalul 2200 -2500 rot/min, mai exact este utilizabila in acest interval, utilizabil nu insemna constant.

Cu privire la viteza luata in calcul de noi, vis a vis de intrebarea dumneavostra de ce nu 119,21 km /h sau de ce nu 90 km/h, va precizam ca nefiind indicat in Caietul de Sarcini niciun un algoritm /formula de calcul pentru determinarea emisiei C02 in g/km sau nefiind precizati anume parametrii tehnici ce ar fi trebuit luati in calcul, mentionam ca avem dreptul de a folosi parametrii tehnici care, am considerat, a fi cel mai bine reprezentativi pentru algoritmul de calcul utilizat de noi. Nu am luat in considerare viteza de deplasare maxima, dar nici viteza de 90 km/h, considerand ca cel mai reprezentativ este o viteza situata intre cele doua, aproximativ 100 km/h, cu o marja de siguranta.

In lipsa solicitarii prin Caietul de Sarcini a luarii in considerare a unei anumite viteze de deplasare pentru determinarea emisiei CO2 in g/km, azi ne intrebati de ce am luat in considerare o viteza de aproximativ 100 km/h, insa daca luam in considerare o alta viteza, exemplu viteza maxima, la fel puteati sa intrebati de ce nu am luat in considerare viteza limitata sau, o alta viteza de exemplu 50 /km pentru autobuze utilizate in regim urban, si tot asa ... se poate continua cu asemenea intrebari, fara a fi impusa o viteza de deplasare in documentatia de atribuire.

Puterea de 185,95 kW a fost determinta prin calcul aplicand procentul de 84,522 % la puterea de 220 kW, acelasi procent fiind aplicat si la viteza de 119,21 Km/h pentru determinarea vitezei de deplasare luata in calcul de noi.

Puterea de 185,4 kW, putere corectata cu factorul de corectie 1,0020, respectiv 185,8 kW este determinta pe standul de probe, si nu este obtinuta prin calcul matematic prezentat de catre noi in algoritmul de calcul. (va rugam sa sesizati ca puterea luata in calcul de noi este sustina si de puterea determinata pe stadul de probe, adica rezultatul calculului nostru este aproape identic cu masuratorile din diagramele producatorului, diferenta de 0,15 kW, fiind una total nesemnificativa. Nu puteti sa spuneti ca, calculul nostru este gresit. **Raspuns la intrebare nr. 3**: Consideram ca intrebarea dumneavostra nr. 3 este de natura a ne induce in eroare cu rea credinta, pentru ca alta explicatie nu gasim. Pentru viteza de 90 Km/h, nu se foloseste acelasi procent folosit pentru viteza de 100 Km/h.

In niciun un caz, nu se poate pune problema, in sensul indicat de dumneavostra, respectiv ca in cadrul unei fractii cu cat numitorul este mai mic si numaratorul constant, valorea obtinuta este mai mare. Acesta deoarece, in cazul nostru, numaratorul nu ramane constant, o data ce numitorul se micsoreaza (adica viteza in km /h), se micsoreaza automat si numaratorul (adica puterea motorului), pentru ca la o viteza mai mica se necesita o putere mai mica a motorului, deci nu se va mai lua in calcul puterea de 185,95 kW pentru viteza de 90 km/h, ci, aproximativ 166 kW.

Rapuns la intrebarea nr. 4: Emisia C02 de 635g/kWh este aferenta puterii maxime a motorului, respectiv 220 kW. In algoritmul de calcul folosit de noi, puterea motorului este de 185,95 kW, care este mai mica decat 220 kW, deci emisia C02 aferenta, automat, este mai mica decat valorea de 635 g/kWh. Am luat in calcul, deci, valorea maxima, neaplicand o corectie, acestei valori, din nou, in dezavantajul nostru. Emisia CO2 este proportionala cu puterea motorului si nu cu

turatia. **Raspuns intrebare nr. 5**: Consideram ca am raspuns deja la aceasta intrebare prin raspunsul la solicitarea noastra de clarificari anterioara din data de 20.08.2018, cand am precizat ca procentul de 84,522 % reprezinta raportul dintre valorea puterii luate in calcul, respectiv 185,95 kW si puterea maxima a motorului 220 kW. In conditiile in care nu s-a inteles, revenim cu explicatii suplimentare pentru a clarifica nelamuririle dumneavostra:

Procentul de 84,522 % a fost dedus pentru obtinerea vitezei de aproximativ 100 km/h din viteza maxima. Totodata, puterea maxima a fost inmultita cu acelasi procent pentru a avea o legatura proportionala intre viteza si putere.

Autoritatea contractanta, inainte de a incerca cu orice pret si in orice mod sa demonstreze ca algoritmul de calcul pentru determinarea emisiei C02 in g/km aplicat de noi nu ar fi corect, trebuie sa inteleaga ca in mod gresit a solicitat in Anexa Algoritmul de Calcul al Costurilor cu Poluantii la pct. 5 ca emisia CO2 in g/km sa fie data din fisa tehnica de motor, pentru ca nu exista, astfel cum am aratat si dovedit pe tot parcursul procedurii de atribuire, situatie de fapt si de drept retinuta si de CNSC si Curtea de Apel Alba Iulia.

De asemenea, o data ce in mod gresit, s-a solicitat ca emisia CO2 in g/km sa fie data direct din Fisa Tehnica de Motor, normal ca autoritatea contractanta nu a prevazut nici unde in Caietul de Sarcini aplicarea unei anumite formule/algoritm de calcul pentru determinarea emisiei C02 in g/km, situatie retinuta de asemenea de CNSC si Curtea de Apel Alba Iulia.

Drept urmare, ofertantii au avut libertatea de a folosi propriul algoritm de calcul pentru determinarea emisiei CO2 in g/km, situatie retinuta de asemenea de CNSC si Curtea de Apel Alba Iulia.

La momentul prezentei, una dintre oferte este declarata admisa, fiind luat de bun algoritmul sau de calcul, fara nicio solicitare de clarificari in acest sens, ne referim, deci la oferta SC ... SRL, a carei oferta financiara, intre timp a devenit publica, respectiv … lei fara TVA, … garantate 5 ani, emisie C02 in g/km: 1181,545.

In schimb, oferta SC ...SA, mai ieftina cu aproximativ 10.000 euro/autobuz, cu termen de garantie 6 ani, emisie C02 1180,80 g/km este supusa in continuare unui tir de solicitari de clarificari, trecuta deja printr-o decizie CNSC si o decizie a Curtii de Apel Alba Iulia.

In plus, fara a modifica cu nimic oferta noastra tehnica, mentinand neschimbati parametrii tehnici, am transmis autoritatii contractante prin adresa nr. 262 din 20.08.2018 emisia C02 in g/km, aplicand si algoritmul de calcul gandit de autoritatea contractanta, adus la cunostinta societatii noastre prin adresa nr. 33627/02.05.2018, insa se pare ca nu prezinta importanta pentru autoritatea contractanta, continuandu-si intrebarile referitoare la algoritmul de calcul initial, considerat din start gresit . Ati considerat de la inceput calculul nostru ca fiind gresit, atunci de ce mai solicitati clarificari cu privire la un calcul gresit!!!!???

Autoritatea contractanta a mentionat ca emisia C02 ar fi trebuit sa fie calculata dupa o alta formula. Si a mentionat formula, mai mult, a aplicat formula la datele noastre tehnice. Inclusiv noi am transmis emisia C02 in g/km cum a solicitat autoritatea contractanta.

ADICA , SPUNETI CA EMISIA C02 TREBUIE CALCULATA CU FORMULA ACEASTA SI NOI AM TRIMIS CALCULUL EXACT CUM ATI INDICAT DUMNEAVOSTRA, ACUM DE CE NU LUATI IN CONSIDERARE, NICI ASTA NU E CORECT ??

Ori, daca emisia noastra C02 in g/km potrivit algoritmului dumnevoastra de calcul este mai mare, noi acceptam si acesta situatie, chiar daca este dezavantajul nostru.

Nu intelegem, este vorba de o diferenta de cateva grame de C02, intre rezultatul algoritmului de calcul aplicat intitial si rezultatul algoritmului de calcul dorit de autoritatea contratanta ulterior, de asemenea, exista o diferenta mica intre emisia C02 din oferta SC ... SRL si emisia C02 din oferta SC ...SA.

Si pentru aceste cateva grame de C02, de mai bine de o jumatate de an, s-au efectuat atatea clarificari, continua inca si azi, s-a emis o decizie CNSC si o hotarare a Curtii de Apel.

Sa nu mai spunem ca, de fapt, emisia C02 in g/km, astfel cum a fost solicitata de autoritatea contractanta, este una teoretica, cu titlu informativ, indiferent de algoritmul de calcul aplicat, fie de noi, fie dorit de autoritatea contractranta, in trafic, emisia C02 suferind modificari in functie de mai multi factori de la o zi la alta. EMISIA C02 IN G/KM, CUNOASTETI SI DUMNEAVOSTRA FOARTE BINE, CA POTRTVIT ACESTOR CALCULE NU ARE NICIO LEGATURA CU REALITATEA SI TOTUSI NU INTELEGEM DE CE E ATAT DE IMPORTANT PENTRU DUMNEAVOSTRA CO2 IN G/KM REZULTAT AL UNOR CALCULE TEORETICE.

Daca autoritatea contractanta are o preferinta pentru algoritmul sau de calcul, il poate lua in considerare la evaluarea ofertei noastre fara nicio problema, de vreme ce aplicarea algoritmului sau de calcul nu constituie o abatere tehnica minora si nu atrage dupa sine o modificare a pretului total al ofertei mai mare de 1%.

Toate elementele au fost de la bun inceput puse la dispozitia autoritatii contractante prin intermediul ofertei tehnice, sustinute temeinic de celelalte documente depuse la dosarul de achizitie.

Cu toate acestea, pentru autoritatea contractanta primeaza o diferenta minora a emisiilor de C02 fata de o economie consistenta la achizitia autobuzelor si o siguranta in exploatarea lor (a se vedea diferenta de un an la garantia autobuzelor intre cele ofertate de noi si cele ofertate de ...).

In ciuda continutului nenumaratelor solicitari de clarificari, nu credem ca cea mai avantajoasa oferta din punct de vedere economic [art. 187 alin. 1 din Legea nr. 98/2016] si atentia pentru cheltuirea legala si eficienta a fondurilor publice nu sunt pentru autoritatea contractanta imperative in derularea procedurii de achizitie publica.”

Raportat la explicațiile prezentate de ofertantă, prin procesul – verbal de evaluare a ofertelor nr. 75370/28.09.2018, autoritatea contractantă, prin comisia de evaluare a luat în considerare algoritmul de calcul pentru determinarea emisiilor de CO2 în g/km, respectiv 1.180,8 g/km considerând cerința îndeplinită și oferta conformă, iar ca urmare a punctajului aplicat ofertei tehnice și celei financiare, s-a constatat că oferta SC ...SA are punctajul cel mai mare, motiv pentru care s-a solicitat prezentarea documentelor în susținerea informațiilor din DUAE.

În baza raportului procedurii nr. 84583/30.10.2018, oferta SC ...SA a fost declarată câștigătoare pentru procedura contestată.

Față de cele reținute, având în vedere cele constatate de Curtea de Curtea de Apel Alba Iulia prin decizia nr. 3680/2018, se consideră că în mod corect a reevaluat autoritatea contractantă oferta SC ...SA pe baza algoritmului de calcul prezentat de aceasta din urmă pentru emisia de CO2 din g/kwh în g/km.

Din verificarea Anexei 3 IMPACTUL ENERGETIC SI IMPACTUL DE MEDIU, prezentate de ofertantă, se constată că aceasta a efectuat, în mod corect, calculele pentru pct. 5, 7, 9, 11, 19, 22, 25 și 29, cu respectarea algoritmului impus de autoritatea contractantă (exceptând pct. 5), contrar celor susținute de contestatoare.

Astfel, s-au efectuat transformările din g/kwh în g/km pentru poluanții NOx, PM și NMHC și s-au determinat costurile cu poluanții amintiți, inclusiv CO2.

Cât privește emisia de CO2, nefiind prevăzut de către autoritatea contractantă un algoritm de transformare g/kwh în g/km, ofertanta a

folosit propriul său algoritm de calcul, pornind de la valoarea emisiilor C02 de 635 g/kWh, rezultate conform Fișei Tehnice și Raportului Tehnic 13-00044-FE-BWG-00, prezentate pentru motorul B1.

Este nefondată susținerea contestatoarei potrivit căreia ofertanta SC ...SA nu a respectat la determinarea emisiilor de CO2 modelul recomandat de UITP & ACEA, câtă vreme pentru acest poluant nu a fost impus ofertanților un algoritm de transformare a valorilor g/kwh în g/km.

După cum și instanța a constatat prin decizia mai sus amintită, In schimb pentru *valoarea emisiilor de C02* autoritatea contractanta **nu a indicat** *o formula de calcul* astfel ca petenta a transformat din g/Kwh in g/km, folosind o anumita formula de calcul. In aceste conditii nu se poate imputa petentei faptul ca nu a folosit aceeasi formula de calcul folosita la emisiile de NOx, PM și NMHC (pagina 10, paragraful 6, tezele 2 și 3).

Dacă societatea contestatoare a folosit pentru emisiile de CO2 un algoritm similar celui impus de achizitoare pentru ceilalți poluanți, nu înseamnă că și ofertanta SC ...SA trebuia să procedeze în același mod.

Cu respectarea prevederilor art. 75 din Legea nr. 98/2016 și art. 123 alin. (1) din Norma metodologică aprobată prin HG nr. 395/2016, ofertanta a elaborat oferta cu respectarea cerințelor documentației de atribuire.

Cât privește susținerea contestatoarei în referire la faptul că algoritmul de calcul folosit de SC ...SA pentru emisiile CO2 ar fi incorect raportat la unitatea de măsură rezultată pentru componentele utilizate, respectiv 1.180,8 [g*kw*h]/kwh*km, se consideră eronată, transformarea efectuată de ofertantă pe baza algoritmului propus fiind în g/km, astfel cum s-a solicitat.

Se consideră nefondată și susținerea contestatoarei în referire la faptul că, ar fi trebuit ca un autobuz cu un consum mare de carburant ”3,05 l/100 km (conform SORT1] să aibă un cost cu poluanții mult mai mic”, în condițiile în care, în discuție este vorba despre un consum de carburant de 48,03 l/100km, conform Raport de Încercare nr. 370A/14, prezentat de ofertantă în cadrul propunerii tehnice (pag. 150).

Cât privește valoarea de la pct. 12 ”Greutatea pasagerilor în Sort 1 - 46”, este de reținut că aceasta nu influențează costurile cu poluanții, în euro, pct. 29 = E19+E22+E25+E28, cu relevanță în evaluarea și punctarea ofertei.

În referire la valoarea înscrisă de ofertantă la pct. 12, s-au reținut cele precizate de achizitoare, respectiv că este informativă și nu influențează cu nimic specificațiile tehnice și costul cu poluanții - ca și factor calitativ de evaluare, considerându-se că valoarea de 46 - număr de pasageri a fost obținută prin raportul dintre factorul de încărcare 3.200 Kg – conform SORT 1 și greutatea unui pasager 70 kg, conform Regulamentului nr. 107/2014.

Referitor la corectitudinea algoritmului de calcul folosit de ofertantă pentru transformarea emisiilor de CO2 din g/kwh în g/km, se reține că autoritatea contractantă i-a solicitat clarificări în privința

elementelor utilizate, printre acestea, raza dinamică a anvelopei - rd=0,487 m, turația - 2500 rot/min și viteza - 100 km/h, pentru care aceasta a prezentat răspuns în data de 20.08.2018 și 12.09.2018, astfel cum s-a reținut în paginile de mai sus.

Mai mult, în susținerea răspunsurilor formulate și a valorilor utilizate, ofertanta a depus Formularul ZF-EcoLife, Diagrama de putere a motorului (Diagram Engine Power), Information Document No 595/2009-69H03, precum și Extras din Amendament to Engine Installation efectuat de Daimler.

Aceste valori, împreună cu cele privind emisiile de CO2 din propunerea tehnică, 635 g/kwh (pag. 124), precum și cu cele din Raportul Tehnic nr. 13-00044-FE-BWG-00, inclusiv Anexa 2 a acestui raport transmis în cadrul răspunsului la solicitarea de clarificări nr. 18083/08.03.2018 (pag. 6), confirmă valoarea de 1180,8 g/km CO2 ofertată de SC ...SA pentru emisiile CO2.

În lipsa altor argumente, neputându-se constata încălcarea prevederilor legislației aplicabile, Consiliul consideră că în mod corect a fost luat în calcul algoritmul prezentat de SC ...SA pentru emisiile CO2, motiv pentru care contestația va fi respinsă.

Pe cale de consecință, criticile fiind considerate nefondate, Consiliul va admite cererea de intervenție formulată de SC ...SA.

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

În temeiul art. 26 alin. (6) 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, pentru considerentele evocate în motivarea prezentei, respinge, ca nefondată, contestația formulată de ... SRL, în contradictoriu cu ....

În conformitate cu art. 64 Cod procedura civilă, încuviințează în principiu cererea de intervenție formulată de SC ...SA, și o admite.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți. Împotriva ei se poate formula plângere, în termen de 10 zile lucrătoare de la comunicare pentru părțile cauzei, respectiv de la data luării la cunoștință de către alte persoane vătămate.

PREŞEDINTE, **MEMBRU,** **MEMBRU,**

Redactată în 5 exemplare originale, conține 22 (douăzeci și două) pagini.