



Consiliul
Național de
Soluționare a
Contestațiilor

*Dec
Cab Primar*

MUNICIPIUL TÎR. MUREȘ
43072 11 IUN. 2021
NR



Cab. Viceprimar A.

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

MUNICIPIUL TIRGU-MURES
DIRECTIA ECONOMICA

2974 11 IUN. 2021

Nr. *29633*/843/C10/..... *08.06.2021*

**PRIMARIA MUNICIPIULUI
TÂRGU-MUREȘ**

Târgu Mureș, Judet: MUREȘ, Piața Victoriei
nr. 3

Fax: 0365/801856,

Email: dan.danservconsult@gmail.com

În conformitate cu dispozițiile art. 27 alin. (8) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, vă transmitem alăturat Decizia nr. 1175/C10/843/07.06.2021, pentru soluționarea contestației înregistrată la CNSC cu nr. 18810/12.04.2021.

**PREȘEDINTE,
Florentina DRĂGAN**

[Signature]



În conformitate cu prevederile art. 12 alin. (1) 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. 1175/C10/843

Data:07.06.2021

Prin contestația nr. 95/12.04.2021, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 18810/12.04.2021, depusă de SC BMC TRUCK & BUS SA, în calitate de lider al asocierii SC BMC TRUCK & BUS SA - BMC OTOMOTIV SANAYI ve Ticaret A.S., cu sediul în comuna Ciorogârla, sat Ciorogârla, județul Ilfov, având Cod Unic de Înregistrare 14442959 și număr de înregistrare la Oficiul Registrului Comerțului J23/190/2002, reprezentată legal prin Kilic Sinan, în calitate de Președinte al Consiliului de Administrație, privind procedura de licitație deschisă, online, pentru atribuirea contractului de achiziție publică de furnizare având ca obiect "*Achiziția de autobuze noi pentru transportul public în Municipiul Târgu Mureș*", cod CPV 34121400-5, organizată de PRIMĂRIA MUNICIPIULUI TÂRGU-MUREȘ, cu sediul în municipiul Târgu-Mureș, str. Piața Victoriei nr. 3, județul Mureș, în calitate de autoritate contractantă, contestatorul a solicitat:

- anularea parțială a raportului procedurii nr. 22856/24.03.2021 în ceea ce privește declararea ofertei asocierii SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL – Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S prin liderul SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI drept câștigătoare și anularea oricăror alte acte subsecvente întocmite în acest sens, inclusiv a comunicărilor prin rezultatul procedurii;

- dispunerea reevaluării ofertei asocierii SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL – Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S, prin liderul SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI în ceea ce privește veridicitatea costurilor cu poluanții din Anexa 4 - Impactul Energetic și Impactul de Mediu, inclusiv punctajul total obținut de această asocierie.

OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL, în calitate de lider al asocierii OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL – Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S, cu sediul procesual ales în București, b-dul Dacia nr. 30, et. 7, sector 1, având CUI 38946570 și număr înregistrare la Registrul Comerțului J40/2887/2018, reprezentată legal prin Sarp Cemal Alagöl, depune cererea de intervenție înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 21403/26.04.2021, prin care solicită:

- încuviințarea în principiu a cererii de intervenție voluntară;
- admiterea pe fond a cererii de intervenție voluntară și, pe cale de consecință, respingerea contestației BMC ca nefondată și menținerea raportului procedurii nr. 22856/24.03.2021;
- în subsidiar, în ipoteza admiterii contestației BMC, anularea procedurii în temeiul art. 212 alin. (1) lit. b) din Legea 98/2016.

**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 de față, prin care SC BMC TRUCK & BUS SA reclamă rezultatul procedurii de atribuire menționată în partea introductivă, apreciindu-l nelegal, din considerentele expuse, pe larg, în cele ce urmează.

În fapt, contestatorul arată că la procedura în cauză au depus ofertă următorii operatori economici:

- asociera SC ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL - SC RADCOM SRL, prin liderul SC ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL
- asociera SC BMC TRUCK & BUS SA - BMC Otomotiv Sanayi ve Ticaret AS, prin liderul SC BMC TRUCK & BUS SA
- asociera SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL - Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S, prin liderul SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL.

Potrivit raportului procedurii nr 22856/24.03.2021, toate cele 3 oferte au fost declarate admisibile.

În urma aplicării criteriului de atribuire și a algoritmului de calcul asociat, punctajul obținut de fiecare ofertă admisibilă și clasamentul rezultat a fost următorul:

Nr. crt	Ofertant	Punctaj obtinut	Clasament
1	Asociera SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL - Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi As - asociat 1	96,02	I
2	Asociera SC BMC TRUCK & BUS SA - BMC Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.S.	95,95	II
3	Asociera SC ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL - SC RADCOM SRL	81,03	III

Or, contestatorul consideră că, în mod eronat, asocierea SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL - Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi As, a obținut un punctaj total de 96,02 puncte, implicit locul I în clasament, fiind imposibil practic să obțină cel mai mare punctaj, după cum va dovedi în continuare:

II.2.5 Criterii de atribuire

Cel mai bun raport calitate - preț

Denumire factor evaluare	Descriere	Pondere
Prețul ofertei	Componenta financiară	72% Punctaj maxim factor: 72
<p>Algoritm de calcul: Punctajul se acordă astfel: a) Pentru cel mai scăzut dintre prețuri se acordă punctajul maxim alocat; b) Pentru celelalte prețuri ofertate punctajul P(n) se calculează proporțional, astfel: $P(n) = (\text{Preț minim ofertat} / \text{Pret } n) \times \text{punctaj maxim alocat}$.</p>		
Consum de combustibil conform test SORT 2 (l/100 km) calculat conform Anexa 4 la caietul de sarcini	Componenta tehnică	11% Punctaj maxim factor: 11
<p>Algoritm de calcul: Consum de combustibil conform test SORT 2 (l/100 km) calculat conform Anexa 4 la caietul de sarcini -pentru consumul cel mai scăzut oferit (l/100km) se acordă punctajul maxim 11 puncte, -pentru alte consumuri oferite, punctajul se acordă conform relației: consum cel mai scăzut oferit/consum oferit de ofertantul "n" x 11</p>		
Perioada de garanție acordată	Componenta tehnica	6% Punctaj maxim factor: 6
<p>Algoritm de calcul: Perioada de garanție acordată Pentru perioada de garanție (se va avea în vedere garanția generală) cea mai mare acordată, se acordă 6 puncte. Pentru alte perioade oferite punctajul se acordă astfel: (perioada de garanție oferită în oferta "n"/perioada de garanție cea mai mare oferită) x 6. Perioada de garanție se va exprima în ani și în Km (se va lua în considerare un parcurs de 100.000 Km/an). Ofertele cu perioada de garanție mai mică decât garanția minimă acceptată, conform caietului de sarcini, de minim 2 ani sau 200.000 Km, vor fi considerate neconforme. Perioada de garanție maximă peste care oferta nu va fi punctată suplimentar este de 4 ani sau 300.000 Km.(perioade de garanție oferite de 4 ani sau mai mari, și ca nr. de km de 300.000 km sau mai mult, se vor puncta cu același număr de puncte, respectiv 6)</p>		
Costurile cu poluanții, calculate conform Anexa 4 la caietul de sarcini	Componenta tehnică	11% Punctaj maxim factor: 11

Algoritm de calcul: Costurile cu poluanții, calculate conform Anexa 4 la caietul de sarcini Pentru cel mai mic cost cu poluanții (V.i.m.min) ofertat se acordă 11 puncte. Pentru alt cost cu poluanții (V.i.m.n), punctajul se acordă conform relației: $P = (V.i.m.min./ V.i.m.n.) \times 11$, unde: P= punctajul acordat ofertei "n" V.i.m.min.= Cea mai mică valoare a impactului de mediu dintre toate ofertele , V.i.m.n. = Valoarea impactului de mediu oferită de oferta "n"

Punctaj maxim total: 100

Având în vedere factorii de evaluare și algoritmul de calcul mai sus indicați, pentru componenta tehnică, contestatorul arată că, din calculele sale, în urma evaluării ofertelor de către comisia de licitație, punctajele obținute de către fiecare ofertant în parte, sunt următoarele:

FACTORI DE EVALUARE COMPONENTA TEHNICA	ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL	BMC TRUCK & BUS SA	OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL
Consum de combustibil conform Test SORT 2 (1/100 km) calculat conform Anexa 4 la caietul de sarcini	<u>37,21/100 Km</u> punctaj: 11 puncte	<u>37.61/100 Km</u> punctaj: 10.88 puncte	<u>40.61/100 Km</u> punctaj: 10,07 puncte
Costurile cu poluanții conform Anexa 4 la caietul de sarcini	25.747,28 euro punctaj: 11 puncte	26.029,39 euro punctaj: 10.88 puncte	25.853,18 euro punctaj: 10,95 puncte
Perioada de garanție acordată	361uni/300.000 Km punctaj: 4.5puncte	4 ani/300.000Km punctaj: 6 puncte	24 luni/200.000 Km punctaj: 3 puncte

Contestatorul precizează că la prima vedere aceste punctaje par să exprime un adevăr, având temei consumul de combustibil conform Test SORT 2 prezentat de către fiecare ofertant în parte, Anexa 4 cu reflectarea costurilor cu poluanții, prezentată de asemenea de către fiecare ofertant în parte, acordarea unei anumite perioade de garanție de către fiecare ofertant în parte și pe baza cărora comisia de evaluare a acordat punctajul fiecărei oferte în parte.

Totuși, la o analiză mai atentă, comisia de evaluare trebuia să se sesizeze asupra faptului că este imposibil ca OTOKAR să aibă costuri cu poluanții (25.853,18 euro) mai reduse decât costurile cu poluanții BMC (26.029,39 euro) în condițiile în care consumul de combustibil conform Test Sort 2 (1/100 Km) prezentat de OTOKAR (40,61/100 Km) este mai mare decât consumul de combustibil conform Test Sort 2 prezentat de BMC (37,61/100 Km).

Și aceasta deoarece, cu cât consumul este mai mare, cu atât mai mare este și cantitatea de dioxid de carbon emisă. Emisiile de CO2 sunt direct proporționale cu cantitatea de combustibil arsă.

Contestatorul precizează că, așa cum se poate observa în tabelul de mai sus, cel mai scăzut consum de combustibil conform Test Sort 2 (37,2

1/100 KM) l-a avut oferta ANADOLU care a primit punctajul maxim: 11 puncte.

În mod corespunzător consumului de combustibil conform Test Sort 2 cel mai redus, oferta ANADOLU a primit și punctajul maxim: 11 puncte pentru cele mai reduse costuri cu poluanții (25.747,28 euro).

Oferta ANADOLU, a primit deci:

- 11 puncte pentru cel mai redus consum de combustibil conform Test Sort 2

-11 puncte pentru cele mai reduse costuri cu poluanții.

De asemenea, contestatorul arată că tot în tabelul de mai sus se poate observa că BMC a prezentat un consum de combustibil conform Test Sort 2 de 37,6 1/100 Km, mai mare decât consumul de combustibil conform Test Sort 2 prezentat de ANADOLU (37,2 1/100 Km).

Corespunzător unui consum de combustibil mai mare, costurile cu poluanții în cazul BMC sunt, de asemenea, mai mari decât costurile cu poluanții ANADOLU: (BMC : 26.029,39 euro; ANADOLU : 25.747,28 euro)

Oferta BMC, a primit deci:

- 10,88 puncte pentru consumul de combustibil conform Test Sort 2 și tot atâtea puncte, respectiv

- 10, 88 puncte pentru costurile cu poluanții.

Or, în cazul ofertei OTOKAR, contestatorul precizează că nu există o legătură de proporționalitate între consumul de combustibil și cantitatea de emisii (costurile cu poluanții), astfel cum se întâmplă în cazul ANADOLU și BMC, dovada fiind chiar punctajul obținut de OTOKAR:

- 10,07 puncte pentru consumul de combustibil conform Test Sort 2

- 10.95 puncte pentru costurile cu poluanții.

Este evident, ANADOLU, câte puncte a primit pentru consumul de combustibil, tot atâtea puncte a primit și pentru costurile cu poluanții.

La fel și BMC, câte puncte a primit pentru consumul de combustibil, tot atâtea puncte a primit și pentru costurile cu poluanții.

OTOKAR, iese însă din tipar și primește un punctaj mai mare, disproporționat cu costurile poluanților, în condițiile în care consumul său de combustibil este cel mai mare.

Contestatorul precizează că, într-o atare situație, comisia de evaluare, în virtutea atribuțiilor sale, astfel cum acestea sunt reglementate de art 127 alin. (1) din HG 395/2016, avea obligația să verifice cu atenție algoritmul de calcul al costurilor cu poluanții prezentat de către ofertanți în ANEXA 4 - IMPACTUL ENERGETIC ȘI IMPACTUL DE MEDIU - precum și documentele justificative care au stat la baza calculelor costurilor cu poluanții.

Astfel, contestatorul arată că în Anexa 4 - Impactul ENERGETIC și IMPACTUL DE MEDIU se menționează în clar:

"... - Consumul specific de combustibil net în g/kWh - va fi dat de către producătorul motorului în fișa tehnică ...

-CO2 - valoarea emisiei de CO2 în g/km va fi data de către producătorul motorului în fișa tehnică...

- NOx în g/kWh- valoarea va fi dată din certificarea CE a motorului...

- PM (particule) în g/kWh - valoarea va fi dată din certificarea CE a motorului..."

Altfel spus, contestatorul precizează că în ANEXA 4 ofertanții trebuiau să indice consumul specific de combustibil net, emisiile CO₂, NO_x și PM venite exclusiv de la producătorul motorului (determinate independent de producătorul motorului pe stand, înainte de echiparea autobuzelor cu acest motor) + consumul de combustibil conform test Sort 2 efectuat pe fiecare autobuz în parte prin grija producătorului autobuzului sau vânzătorului.

Or, contestatorul menționează că autobuzele oferite la prezenta procedură (indiferent că este vorba despre autobuzul marca ISUZU oferit de ANADOLU, sau autobuzul marca BMC oferit de BMC, ori de autobuzul marca OTOKAR oferit de OTOKAR), sunt echipate cu același tip de motor, fiind vorba despre: MOTORUL CUMMINS B6.7E6D300B cu putere nominală de 220 kW; cuplu motor maxim : 1182Nm la turații relativ reduse : 1150-1400 rot/min.

Fiind vorba despre același motor, comisia de evaluare trebuia să se asigure că toți cei 3 ofertanți au înscris în Anexa 4 - Impactul ENERGETIC ȘI IMPACTUL DE MEDIU, aceleași valori ale Consumului specific de combustibil net, precum și aceleași valori ale emisiilor CO₂, NO_x și PM date de producătorul motorului CUMMINS.

Or, aceste valori nu puteau fi altele decât cele indicate de omologarea CE nr. e5*595/2009*2018/932D*0018*00 a motorului CUMMINS B6.7E6D300B care echipează și autobuzele BMC și autobuzele Isuzu și autobuzele Otokar oferite la prezenta procedură.

Mai exact, aceste valori se regăsesc în Testul WHTC (World Harmonized Transient Cycle) din omologarea CE a motorului nr 65*595/2009*2018/9320*0018*00, specific ciclului urban la viteza tranziția, unde sunt indicate în clar:

Masa emisiilor CO₂ - 685,55 g/kWh

Consumul de combustibil - 216,47 g/kWh

NO_x - 359,93 mg/kWh

PM - 481 mg/kWh.

Contestatorul precizează că orice document provenit de la producătorul motorului cu referire la emisiile determinate la viteza tranziția, trebuie să indice valorile de mai sus, acestea fiind cele oficiale.

Toți cei 3 ofertanți, ANADOLU, BMC și OTOKAR având autobuzele echipate cu același motor, pentru a determina în mod corect costurile cu poluanții, trebuiau să indice în Anexa 4 aceleași valori ale emisiilor date de producătorul motorului, astfel cum sunt menționate mai sus (transformate în unitatea de măsură solicitată în Algorimul de Calcul), singura diferență de calcul fiind dată de valoarea consumului de combustibil conform Test Sort 2 care variază de la un autobuz la altul.

Contestatorul menționează că, așa cum se poate constata din Anexa 4 atașată ofertei sale, a luat în calcul aceste valori, la fel a procedat și ANADOLU, dovada fiind faptul că în cazul ambelor oferte, există o legătură de proporționalitate între consumul de combustibil Sort și cantitatea de emisii.

OTOKAR, în schimb, fie nu a luat în calcul aceste valori, fie undeva s-a strecurat o eroare în aplicarea Algorimului de Calcul al Costurilor cu Poluanții din Anexa 4.

Pentru că este absolut imposibil și tehnic și practic, la valori egale de emisii (date de către producătorul aceluiași motor) și cu un consum de combustibil Sort 2 de (40.6 l /100 Km) să iasă costuri cu poluanții mai reduse decât costurile cu poluanții BMC, în condițiile în care BMC are un consum de combustibil Sort 2 mai scăzut (37,6 l /100 Km).

Este simplu, în Anexa 4, la valori egale de emisii, costurile cu poluanții diferă în funcție de consumul de combustibil conform Sort 2, un consum mai mic, costuri cu poluanții mai mici, un consum mai mare, costuri cu poluanții mai mari.

Or, la Otokar este invers, consumă mai mult decât BMC, dar are costuri cu poluanții mai reduse decât BMC, ceea ce este imposibil.

Aceasta înseamnă că OTOKAR a întocmit în mod greșit Anexa 4 - Impactul Energetic și Impactul de Mediu (pentru stabilirea costurilor cu poluanții), fie neluând în calcul cum era normal și corect valorile consumului și emisiilor din testul WHTC/Omologarea CE a motorului nr. e5*595/2009*2018/932D*0018*00, fie indicând emisiile din testul Sort 2 ceea ce este greșit, în Anexa 4 menționându-se în clar, acestea să fie date de către producătorul motorului, fie a greșit algoritmul de calcul în Anexa 4, însă oricare ar fi greșeala, aceasta a făcut să rezulte costuri cu poluanții eronate disproporționate în raport cu consumul său de combustibil, inclusiv în raport cu costurile poluanților ANADOLU și BMC.

Este mai mult decât evident:

ANADOLU consum de combustibil:37,2 l/100 Km și costuri poluanți:
25.747,28 euro

BMC consum de combustibil:37,6 l/100 Km și costuri poluanți:
26.029,39 euro

OTOKAR consum de combustibil 40,6 l/100 Km și costuri poluanți:
25.853, 18 euro

Adică, dincolo de faptul că este imposibil la un consum mai mare să ai costuri mai reduse cu poluanții, se poate observa și faptul că nivelul costurilor cu poluanții OTOKAR este aproape același cu nivelul costurilor ANADOLU, desi între cele două există o diferență de consum 3,4 l/100 Km.

Spre a dovedi mai clar toate cele menționate anterior, contestatorul atașează contestației o simulație de calcul, cum de altfel ar fi fost corect să întocmească OTOKAR ANEXA 4 Impactul Energetic și Impactul de Mediu - pornind de la valorile consumului specific de combustibil net și emisiilor CO₂, NO_x, PM date de testul WHTC/ din omologarea motorului CE e5*595/2009*2018/932D*0018*00 și luând în considerare consumul OTOKAR conform Test Sort 2 : 40,6 l/100 KM.

Adevăratele costuri cu poluanții ale OTOKAR calculate cu respectarea Algoritmului de Calcul al Costurilor cu Poluanții astfel cum este indicat în Anexa 4 -Impactul Energetic și Impactul de Mediu sunt, deci: 28.106,20 euro.

Surpriză: Cu un cost al poluanților de 28.106,20 euro cum este corect, există proporționalitate între consumul de combustibil și cantitatea de emisii și în cazul OTOKAR, iar OTOKAR primește ca și ANADOLU și BMC , câte puncte pentru consum, tot atâtea puncte pentru poluanți!

FACTORI DE EVALUARE COMPONENTA TEHNICA	ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL	BMC TRUCK & BUS SA	OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL
Consum de combustibil conform Test SORT 2 (l/100 km) calculat conform Anexa 4 la caietul de sarcini	37.2 l/100 Km punctaj: 11 puncte	37.6 l/100 Km punctaj: 10,88 puncte	40.6 l/100 Km punctaj: 10,07 puncte
Costurile cu poluanții conform Anexa 4 la caietul de sarcini	25.747,28 euro punctaj: 11 puncte	26.029,39 euro punctaj: 10,88 puncte	28.106,20 euro punctaj: 10,07 puncte
Perioada de garanție acordată	36 luni/300.000 Km punctaj: 4,5 puncte	4 ani /300.000 Km punctaj: 6 puncte	24 luni/200.000 Km punctaj: 3 puncte

Contestatorul susține că acesta trebuia/trebuie să fie punctajul corect pentru componenta tehnică.

În cel mai bun scenariu, poate că OTOKAR a luat în calculul costurilor poluanților, deși nu este corect, consumul specific de combustibil net și valorile emisiilor din Testul WHSC din omologarea motorului CE nr. e5*595/2009*2018/932D*0018*00.

Testul WHSC (World Harmonized Stationary Cycle) este efectuat de producătorul motorului la viteza constantă pentru distanțe lungi, care nu este specific ciclului urban.

Contestatorul precizează că, chiar și așa, dacă OTOKAR lua în considerare valorile din Testul WHSC, costurile sale cu poluanții tot trebuiau să fie mai mari decât costurile cu poluanții BMC, după cum a demonstrat în simulația de calcul atașată contestației, bineînțeles raportat la consumul de combustibil Sort 2 de 40, 6 l/100 Km.

Și în acest caz, după cum a demonstrat în simulația de calcul, costurile cu poluanții OTOKAR au rezultat mai mari (26,353,96 euro), decât costurile cu poluanții BMC (26.029,39 euro), însă după cum a precizat anterior, nu este corect a fi luate în calcul valorile din Testul WHSC, dovada fiind faptul că nu mai există o proporționalitate directă între consumul de combustibil și cantitatea de emisii:

FACTORI DE EVALUARE COMPONENTA TEHNICA	ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL	BMC TRUCK & BUS SA	OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL
Consum de combustibil conform Test SORT 2 (l/100 km) calculat conform Anexa 4 la caietul de sarcini	37.2 l/100 Km punctaj: 11 puncte	37.6 l/100 Km punctaj: 10,88 puncte	40.6 l/100 Km punctaj: 10,07 puncte
Costurile cu poluanții conform Anexa 4 la caietul de sarcini	25.747,28 euro punctaj: 11 puncte	26.029,39 euro punctaj: 10,88 puncte	26.353,96 euro punctaj: 10,75 puncte

Perioada de garanție acordată	36 luni/300.000 Km punctaj: 4,5 puncte	4 ani /300.000 Km punctaj: 6 puncte	24 luni/200.000 Km punctaj: 3 pct
-------------------------------	--	-------------------------------------	-----------------------------------

10 , 07 puncte pentru consum

10,75 puncte pentru costurile cu poluanții, ceea ce din nou, nu este corect.

Or, contestatorul precizează că nu numai societatea sa spune că Emisiile de CO2 sunt direct proporționale cu cantitatea de combustibil arsă - cu cât consumul este mai mare, cu atât mai mare este și cantitatea de dioxid de carbon emisă în atmosferă, ci orice producător confirmă acest lucru, după cum se poate constata la o simplă căutare pe net: <https://www.mercedes-benz.ro/passengercars/mercedes-benz-cars/wltp/wltp/efficiency-economy/consumption-emissions.module.html>

"În funcție de tipul motorului cu ardere internă, de dimensiunile și greutatea autovehiculului și de stilul de șofat, cantitatea de combustibil necesară variază. Cu cât consumul este mai mare, cu atât mai mare este și cantitatea de dioxid de carbon emisă. Emisiile de CO2 sunt direct proporționale cu cantitatea de combustibil arsă - cu cât consumul este mai mare, cu atât mai mare este și cantitatea de dioxid de carbon emisă în atmosferă. Multe funcții de siguranță și confort influențează în mod direct consumul".

Or, în cazul nostru emisiile CO2, PM, NOx și consumul de specific net de combustibil sunt aceleași (egale) pentru ANADOLU, OTOKAR și BMC având același motor și date de producătorul motorului, doar consumul de combustibil Sort2 efectuat pe fiecare autobuz în parte diferă, de unde rezultă că în Anexa 4, diferența de costuri cu poluanții poate fi dată numai de valoarea consumului de combustibil Sort 2.

În mod clar, deci costurile cu poluanții OTOKAR trebuiau să fie cele mai mari corespunzătoare consumului său de combustibil Sort 2 cel mai mare (40, 06 l/100 Km).

Contestatorul menționează că, așa cum a demonstrat prin simulație de calcul, în niciuna dintre variantele posibile de calcul al costurilor cu poluanții, indiferent la ce valori ale emisiilor din omologarea CE a e5*595/2009*2018/9320*0018*00 s-ar fi raportat OTOKAR, nu putea obține un punctaj de 10.95 puncte pentru factorul de evaluare costurile cu poluanții.

În situația unui calcul corect al costurilor cu poluanții, OTOKAR ar fi obținut un punctaj total de 95,15 puncte și nu 96,02 puncte astfel, cum în mod eronat i-a acordat comisia de evaluare.

FACTORI EVALUARE COMPONENTA TEHNICA	DEANADOLU AUTOMOBIL ROMSA SRL	BMC TRUCK & BUS	OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL
	37.2 l/100 Km	37.6 l/100 Km	40.6 l/100 Km

Consum de combustibil conform Test SORT 2 (l/100 km) calculat conform Anexa 4 la caietul de sarcini	punctaj: 11 p	punctaj: 10,88 p	punctaj: 10,07 p
Costurile cu poluanții conform Anexa 4 la caietul de sarcini	25.747,28 euro punctaj: 11 p	26.029,39 euro punctaj: 10,88 p	28.106,20 euro punctaj: 10,07 p
Perioada de garanție acordată	36 luni/300.000 Km punctaj: 4,5 p	4 ani/300.000 Km punctaj : 6 p	24 luni/200.000 Km punctaj: 3 p
Pret	Punctaj: 54,13	Punctaj: 68.19	Punctaj : 72
TOTAL	81,3	95,95	95,14

Totodată, desi pare tardiv, contestatorul consideră că, în mod nejustificat, OTOKAR a primit și 3 puncte pentru durata garanției acordată de 2 ani sau 200.000 KM, în condițiile în care 2 ani sau 200.000 Km era o garanție minim obligatorie solicitată. Practic pentru îndeplinirea unei cerințe obligatorii, OTOKAR primește un bonus de 3 puncte, ceea ce nu s-a întâmplat în cazul BMC și ANADOLU, ambii ofertanți oferind garanții peste garanția obligatoriu solicitată, respectiv BMC: 4 ani/300.000 Km; Anadolu: 36 luni / 300.000 Km.

În concluzie, față de cele anterior menționate și dovedite de altfel, contestatorul solicită Consiliului să constate că în mod neîntemeiat oferta asocierii SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL - Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S prin liderul SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI a fost declarată câștigătoare cu un punctaj total de 96,02 puncte.

Pe cale de consecință, având în vedere obligația comisiei de evaluare de a analiza și de a verifica fiecare ofertă din punctul de vedere al elementelor tehnice propuse, astfel cum prevede art. 65 alin. (2) din HG 395/2016 și principiile care stau la baza atribuirii contractelor de achiziție publică, astfel cum acestea sunt prevăzute de art. 2 alin. (2) din Legea 98/2016 coroborat cu art. 49 din Legea 98/2016, contestatorul solicită Consiliului să dispună anularea parțială a raportului procedurii nr. 22856/24.03.2021 în ceea ce privește declararea ofertei asocierii SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL - Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S, prin liderul SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI, drept câștigătoare și anularea oricăror alte acte subsecvente întocmite în acest sens, inclusiv a comunicărilor prin rezultatul procedurii.

De asemenea, contestatorul solicită Consiliului să dispună reevaluarea ofertei asocierii SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL - Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S, prin liderul SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI, în ceea ce privește veridicitatea costurilor cu poluanții din Anexa 4 - Impactul Energetic și Impactul de Mediu, inclusiv punctajul total obținut de această asocierie.

Prin adresa nr. 28919/16.04.2021 înregistrată la Consiliu sub nr. 20094/19.04.2021, PRIMĂRIA MUNICIPIULUI TÂRGU-MUREȘ, în calitate de

autoritate contractantă, formulează punct de vedere cu privire la contestația depusă de SC BMC TRUCK & BUS SA, solicitând respingerea ca nefondată a cererii contestatorului de anulare parțială a raportului procedurii nr. 22856/24.03.2021, a actelor subsecvente acestuia și obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertei asocierii SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL - Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S. desemnată câștigătoare, în ceea ce privește veridicitatea costurilor cu poluanții din Anexa 4 - Impactul Energetic și Impactul de Mediu, inclusiv punctajul total obținut de aceasta în cadrul procedurii organizate în vederea atribuirii contractului de furnizare privind "Achiziția de autobuze noi pentru transportul public în Municipiul Tîrgu Mureș", pentru următoarele motive:

Autoritatea contractantă arată că a demarat procedura de licitație deschisă online, în vederea atribuirii contractului de furnizare privind "Achiziția de autobuze noi pentru transportul public în Municipiul Tîrgu Mureș" prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. CN1022761 la data de 16.07.2020, după ce în prealabil a implementat în cadrul documentației de atribuire măsurile de remediere dispuse de către ANAP obținând AVIZ nr. 7173/6193/31.07.2020 CONFORM NECONDIȚIONAT emis de A.N.A.P. în urma exercitării controlului ex-ante asupra documentației de atribuire.

În urma demarării procedurii prin publicarea anunțului de participare nr. CN1022761 la data de 16.07.2020, a primit prin intermediul SEAP 3 oferte, iar în urma parcurgerii etapelor procedurale de evaluare a ofertelor și aplicarea criteriului de atribuire "cel mai bun raport calitate-preț", clasamentul în ordinea descrescătoare a punctajului total obținut de către fiecare dintre cele trei asocierii ofertante care au depus oferte admisibile a fost următorul:

Nr. crt.	Ofertant	Punctaj obținut	Clasament
1	Asocierea SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL - lider & Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S. - asociat nr.1	96,02	1
2	Asocierea SC BMC TRUCK & BUS SA - lider & BMC Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.S. - asociat nr.1	95,95	II
3	Asocierea SC ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL - lider & SC RADCOM SRL -asociat nr.1	81,03	III

Autoritatea contractantă menționează că fiecare etapă parcursă în procesul de evaluare (evaluare DUAЕ, tehnic, financiar, etc.) a primit AVIZ CONFORM NECONDIȚIONAT din partea ANAP, deoarece procedura a fost selectată în vederea exercitării controlului ex-ante ANAP conform prevederile OUG nr. 98/2017, fiind emise în acest sens Ordinul Ministerului Finanțelor - ANAP nr.1662 din 20.07.2020 și Decizia de verificare nr. 5854 din 20.07.2020 pe care le atașează punctului de vedere împreună cu avizele necondiționate ANAP.

De asemenea, autoritatea precizează că, comunicările privind rezultatul procedurii au fost întocmite în conformitate cu prevederile art. 215 alin.(1) și alin.(2), lit.a) din Legea nr.98/2016, fiind transmise tuturor

ofertanților în data de 01.04.2021 semnate cu semnătură electronică extinsă, prin intermediul SEAP, secțiunea "COMUNICĂRI", în conformitate cu noile modalități de transmitere a comunicărilor către ofertanți ca urmare a adaptării/armonizării funcționalităților sistemului electronic SEAP la dispozițiile legale aplicabile în domeniul achizițiilor publice.

În fapt, în urma parcurgerii etapelor procesului de evaluare și aplicării algoritmului de calcul al punctajului aferent factorilor de evaluare pentru componenta tehnică și financiară conform Fișelor individuale de punctaj anexe la PV nr.6/12693 din 16.02.2021 pentru componenta tehnică, respectiv PV nr.7/13694/1460 din 19.02.2021 pentru componenta financiară, autoritatea contractantă solicită Consiliului să constate că membrii comisiei de evaluare au aplicat corect algoritmul de punctare stabilit în documentația de atribuire la secțiunea II.2.5 Criterii de atribuire din cadrul fișei de date a achiziției raportat la informațiile/datele precizate de ofertanți în cadrul ofertelor.

În continuare, autoritatea contractantă dorește să demonteze punctual criticile contestatorului și afirmațiile/explicațiile/simulările de calcul nefondate cu privire la calculul costurilor cu poluanții din cuprinsul contestației, bazate pe presupuneri ale acestuia, nicidecum pe date reale/certe din cadrul ofertei câștigătoare, din moment ce nu a avut acces la aceste informații, astfel:

1. La pagina 6 din cuprinsul contestației, autoritatea menționează că societatea contestatoare indică fals unele valori ale testului WHTC de la producătorul motorului CUMMINS B6.7E6D300B în raport cu datele prezentate de ofertantul SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL în cadrul documentelor din ofertă, și anume, Consumul specific de combustibil este conform Fișă tehnică motor prezentată de ofertant 207,13 g/kWh, nicidecum 216,47 g/kWh conform afirmațiilor pe care se bazează calculul contestatorului cu privire la costurile cu poluanții.

2. Autoritatea susține că raționamentul dezvoltat de contestator în cuprinsul contestației, bazat pe o proporționalitate stabilită doar de consumul de combustibil conform test SORT 2 (l/100km) în calculul punctajului aferent factorului "Costurile cu poluanții" este fals, deoarece conform algoritmului de calcul stabilit în Anexa 4 pentru determinarea Costurilor cu poluanții trebuie efectuate mai multe operații aritmetice pornind de la date precizate în Certificatul de conformitate emis de producător.

3) Autoritatea contractantă solicită Consiliului să constate că datele procesate/introduse în algoritmul de calcul din Anexa 4 - "Costurile cu poluanții" prezentată la pag. 1003-1005 din oferta câștigătoare, sunt cele precizate în Certificatul de conformitate emis de producător (COC) prezentat la pag. 668 - 669, respectiv Descrierea motorului pag. 160-171 din oferta câștigătoare, iar calculele prin care s-a obținut valoarea de 25.853,18 euro pentru Costul cu poluanții au fost corect efectuate în Anexa 4 - "Costurile cu poluanții" prezentată în cadrul ofertei SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL, aspect verificat de către comisia de evaluare.

În final, autoritatea contractantă subliniază faptul că potrivit prevederilor incidente în materia achizițiilor publice, ofertele trebuie

evaluate în raport cu cerințele din documentația de atribuire și caietul de sarcini, nicidecum prin compararea ofertelor între ele, sau pe baza unor presupuneri sau simulări/scenarii de acordare a punctajelor pornind de la date neadevărate, după cum reiese din analiza contestatorului dezvoltată în cuprinsul contestației.

În drept, având în vedere aspectele prezentate anterior și ținând cont de toate dispozițiile Legii 98/2016 privind achizițiile publice, HG nr.395/2016 privind normele de aplicare a legii achizițiilor publice, Instrucțiunile și Notificările ANAP cu caracter normativ terțiar, care vin să completeze și să explicitizeze metodologia de aplicare a dispozițiilor legale incidente în domeniul achizițiilor publice în spiritul legii, conținutul documentelor/adreselor enunțate în punctul de vedere și atașate la acesta în probațiune, autoritatea contractantă consideră că solicitarea contestatorului de obligare a autorității contractante la reevaluarea ofertelor este nejustificată, deoarece evaluarea fiecărei oferte s-a efectuat în raport cu cerințele documentației de atribuire și prevederile legale incidente în domeniul achizițiilor publice, iar algoritmul de calcul al punctajului pentru componenta tehnică și financiară este corect aplicat, drept dovadă fiind și Avizele Necondiționate emise de către ANAP, în consecință, autoritatea solicită Consiliului să respingă ca nefondată cererea contestatorului.

Prin adresa nr. 107/21.04.2021, înregistrată la Consiliu sub nr. 21403/26.04.2021, contestatorul a formulat concluzii scrise referitor la punctul de vedere nr. 28919/16.04.2021 al autorității contractante.

1. În ceea ce privește susținerile autorității contractante potrivit cărora: *"la pagina 6 din cuprinsul contestației, contestatara indică fals unele valori ale testului WHTC de la producătorul motorului CUMMINS B6.7E6D300 în raport cu datele prezentate de ofertantul SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL în cadrul documentelor din ofertă, și anume, Consumul specific de combustibil este conform Fișa Tehnică motor prezentată de ofertant 207,13 g/kWh, nicidecum 216,47 g/kWh conform afirmațiilor pe care se bazează calculul contestatoarei cu privire la costurile cu poluanții"*, contestatorul precizează că autoritatea contractantă se află în eroare, altfel nu poate explica faptul cum autoritatea contractanta poate să susțină că societatea sa ar indicat în fals unele valori ale Testului WHTC de la producătorul motorului Cummins.

Drept dovadă, contestatorul solicită Consiliului să constate că atașat contestației, în limba engleză și tradus autorizat în limba română, se regăsește Omologarea CE a motorului CUMMINS B6.7E6D300B nr e5*595/2009*2018/932D*0018*00, în cuprinsul căreia se regăsește inclusiv Tabelul 5- Testul WHTC care indică în clar valorile consumului de combustibil și emisiilor poluante.

Pentru o mai bună înțelegere, contestatorul transmite încă odată atașat TABELUL 5 Testul WHTC cu valorile consumului de combustibil și emisiilor poluante (încercuite) și extras din contestație (pag 6), de natura a dovedi că la pagina 6 din contestația sa în mod corect a indicat valorile consumului de combustibil și emisiilor poluante din Tabelul 5 Testul WHTC.

În speță, mai exact, contestatorul arată că autoritatea contractantă susține că odată ce ofertantul declarat câștigător SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL a prezentat o fișă tehnică de motor din care reiese consumul specific de combustibil 207,13 kWh, nu poate fi adevărat că în testul WHTC este indicată o altă valoare a consumului de combustibil, respectiv 216,47 g/kWh, după cum susține societatea sa.

Or, contestatorul precizează că în Tabelul 5 Test WHTC se regăsește indicat în clar, după cum poate să constate și CNSC "*consumul de combustibil: 216,47 g/kWh*", exact cum s-a precizat în contestație la pag 6.

Trecând totuși peste susținerea autorității contractante legată de fals care, dincolo de a fi netemeinică, este nereserioasă, contestatorul solicită Consiliului să constate că în contestație societatea sa nu a făcut altceva decât să indice faptul că, fiind vorba despre același motor, pentru calculul costurilor cu poluanții din Anexa 4 -Impactul Energetic și de Mediu, în mod corect toți ofertanții, inclusiv OTOKAR, trebuiau să folosească valorile consumului de combustibil și emisiilor poluante date de producătorul motorului, acestea neputând fi altele decât cele înscrise în Testul WHTC din certificatul de omologare al motorului CE nr. e5*595/2009*2018/932D*0018*00.

De asemenea, contestatorul arată că în contestație a și motivat de ce trebuie luate în considerare la calculul costurilor cu poluanții din Anexa 4, valorile consumului și emisiilor din testul WHTC, însăși denumirea testului relevă acest lucru - World Harmonized Transient adică un test efectuat la o viteză variabilă cu multiple accelerații /decelerări, specifică ciclului urban.

Or, în mod corect, BMC și ANADOLU au utilizat în calculul costurilor cu poluanții din Anexa 4 - Impactul Energetic și Impactul de Mediu consumul de combustibil și emisiile din TEST WHTC, dovada fiind că în cazul celor 2 oferte există o proporționalitate între consumul de combustibil conform Sort 2 și costurile cu poluanții, respectiv câte puncte au obținut pentru consumul de combustibil conform Sort 2, tot atâtea puncte au obținut și pentru costurile cu poluanții, respectiv:

ANADOLU: 11 puncte -consum Sort 2 și 11 puncte -costuri cu poluanții

BMC: 10,88 puncte pentru consum Sort 2 și 10,88 puncte pentru costurile cu poluanții.

Văzând însă punctajul obținut de oferta OTOKAR, respectiv 10,07 puncte -consum Sort 2 și 10,95 puncte pentru costurile cu poluanții, contestatorul arată că a susținut în contestație că este imposibil ca OTOKAR să fi utilizat în calculul costurilor cu poluanții din Anexa 4, valorile consumului de combustibil și emisiilor din TEST WHTC sau a greșit calculul, pentru că dacă ar fi utilizat aceste valori, cum de altfel și trebuia, inclusiv ar fi efectuat un calcul corect, costurile sale cu poluanții, obligatoriu trebuiau "să iasă" mai mari decât costurile cu poluanții BMC, în niciun caz mai reduse, atâta timp cât consumul de combustibil conform test Sort 2 Otokar (40,6 l/100 Km) luat în calcul în Anexa 4 este mai mare decât consumul de combustibil conform Test 2 BMC (37,6 l/100 Km).

Drept dovadă, contestatorul menționează că a atașat contestației simulație calcul costuri cu poluanții OTOKAR (conform ANEXA 4) raportat la TESTUL WHTC, de unde rezultă, costuri cu poluanții mult mai mari:

28.106,20 euro, caz în care și oferta OTOKAR ar fi obținut un punctaj proporțional la fel ca în cazul BMC și ANADOLU, respectiv: 10,07 puncte - consum Sort 2 și 10,07 puncte pentru costurile cu poluanții

Or, în punctul de vedere, autoritatea contractantă vine să confirme/dovedească că ceea ce s-a susținut în contestație este adevărat și anume că SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI nu a utilizat în calculul costurilor cu poluanții din Anexa 4 valorile consumului de combustibil și ale emisiilor din TESTUL WHTC, cum era corect.

Și aceasta deorece, autoritatea contractantă precizează în clar în punctul său de vedere că consumul specific de combustibil prezentat de OTOKAR conform Fișa Tehnică de Motor este de 207,13 g/kWh, nicidecum 216,47 g/kWh.

Or, contestatorul solicită Consiliului să constate că acest consum specific de combustibil 207,13 g/kWh nu este altul decât cel indicat în certificatul de omologare CE al motorului nr. e5*595/2009*2018/932D*0018*00, însă, într-un alt test, respectiv Testul WHSC.

Contestatorul transmite încă odată Tabelul 4 WHSC din Certificatul de omologare e5*595/2009*2018/932D*0018*00 cu valorile consumului de combustibil și ale emisiilor (încercuite) spre a reliefa mai bine acest aspect.

De asemenea, contestatorul menționează că Testul WHSC, astfel cum a susținut și în contestație, este un test efectuat de producătorul motorului însă la viteza constantă, după cum reflecta însăși denumirea lui (World Harmonized Stationary Cycle), viteza constantă nefiind specifică unui ciclu urban, după cum vor circula autobuzele ce se doresc achiziționate de autoritatea contractantă, adică în oras, unde viteza nu este constantă ci variabilă, cu multiple accelerări/decelerări, specifică Testului WHTC.

Totodată, contestatorul arată că în contestația sa a prevăzut totuși și posibilitatea ca OTOKAR să fi luat în calculul costurilor cu poluanții din Anexa 4, valorile consumului de combustibil și emisiilor din Testul WHSC.

Contestatorul precizează că atașat contestației se regăsește inclusiv simulația calcul costuri cu poluanții OTOKAR (conform ANEXA 4) raportat la TESTUL WHSC, caz în care, la valori ale consumului de combustibil și emisiilor corecte din Testul WHSC și la un calcul corect, costurile cu poluanții OTOKAR ies tot mai mari (26. 353,96 euro) decât costurile cu poluanții BMC (26.029,39 euro).

Or, făcând o recapitulație, rezultă în mod clar următoarele:

- În condițiile în care OTOKAR utiliza valorile din Testul WHTC în algorimul de calcul al costurilor cu poluanții din Anexa 4, la un calcul corect, costurile sale cu poluanții trebuiau să rezulte: 28.106,20 euro, caz în care OTOKAR trebuia să primescă pentru factorul de evaluare costurile cu poluanții maxim 10,07 puncte și nu 10, 95 puncte cum în mod greșit a primit.

- În condițiile în care OTOKAR utiliza valorile din Testul WHSC în algorimul de calcul al costurilor cu poluanții din Anexa 4, la un calcul corect, costurile cu poluanții OTOKAR trebuiau să rezulte: 26.353,96 euro, caz în care OTOKAR trebuia să primescă pentru factorul de evaluare costurile cu poluanții maxim 10,75 puncte și nu 10,95 puncte cum în mod greșit a primit.

Altfel spus, contestatorul precizează că la un calcul corect la costurilor cu poluanții conform Anexei 4, indiferent că se referă la Testul WHTC sau la Testul WHSC, costurile cu poluanții OTOKAR rezultă a fi mai mari decât costurile cu poluanții BMC (26.029,30 euro), caz în care oferta BMC TRUCK & BUS SA cu un punctaj de 10,88 puncte pentru costurile cu poluanții, este de fapt, adevărata câștigătoare, obținând punctajul total cel mai mare.

Însă, cum OTOKAR a prezentat un cost cu poluanții de numai 25.853,18 euro care nu se potrivește nici pe Testul WHTC și nici pe Testul WHSC, nu poate însemna altceva decât că OTOKAR: fie a indicat în mod greșit valorile emisiilor în algoritmul de calcul din Anexa 4, fie a greșit la transformarea în unitatea de măsură solicitată în algoritmul de calcul, fie a greșit calculul aritmetic sau a făcut-o intenționat pentru a obține un punctaj mai mare la factorul de evaluare costuri cu poluanții.

Pentru că este imposibil la aceleași emisii cu același consum de combustibil net date de producătorul aceluiși motor, dar cu un consum mai mare de combustibil Sort 2 (40,6 l/100 Km), OTOKAR să obțină costuri cu poluanții mai reduse decât BMC (consum Sort 2: 37,6 l/100 Km).

De asemenea, contestatorul precizează că CNSC poate observa cu ușurință că în Anexa 4 ALGORITMUL DE CALCUL AL COSTURILOR CU POLUANȚII, ofertanții trebuiau să indice în primul rând Consumul total de Combustibil în l/100 Km conform Test Sort 2, apoi să se raporteze la datele motorului pentru a indica valorile emisiilor solicitate în Anexa 4, rezultând astfel costurile cu poluanții.

Or, OTOKAR, înțelegând să se raporteze la TESTUL WHSC, valorile consumului de combustibil și emisiilor ce trebuiau introduse în Algoritmul de Calcul din Anexa 4 nu pot fi altele decât tot cele date de Testul WHSC, adică:

- consum de combustibil: 207,13 g/kWh
- CO₂: 657 g/kWh
- NO_x: 62,10 mg/kWh
- PM: 4.81 mg/kWh : 3,05 mg/kWh

Mai în clar, contestatorul subliniază faptul că OTOKAR nu putea folosi alte valori decât cele de mai sus, după cum confirmă chiar producătorul CUMMINS în adresa sa oficială pe care o transmite atașat, singurele valori oficiale pentru consumul de combustibil și emisii la motorul CUMMINS B6.7E6D300B fiind doar cele date de omologarea CE nr e5*595/2009*2018/932D*0018*00 în Testele WHTC și WHSC. Nu există o a 3 a variantă, Testele WHTC și WHSC fiind singurele variante.

Tot ce ar fi avut de făcut OTOKAR ar fi fost să indice în Anexa 4 - Impactul Energetic și Impactul de Mediu pentru calculul costurilor cu poluanții, dincolo de consumul de combustibil conform test Sort 2 și valorile menționate anterior transformate în unitatea de măsură solicitată în Anexa 4, respectând totodată algoritmul de calcul.

Or, contestatorul menționează că CNSC poate să observe foarte ușor în ALGORITMUL DE CALCUL AL COSTURILOR CU POLUANȚII din ANEXA 4:

La pct. 1 se solicită a fi indicată valoarea consumului total de combustibil în l/100 Km, conform Test Sort 2, caz în care ofertanții trebuiau

să se raporteze la Testul Sort 2 spre a indica valoarea consumului de combustibil în L/100 Km.

Or, valoarea consumului de combustibil conform Test Sort 2 OTOKAR este 40,6 l/100 Km.

La pct. 2 se solicită indicarea Consumului specific de combustibil net în g/kWh conform Fișa tehnică motor.

Or, conform Test WHSC consumul de combustibil este 207,13 g/kWh, iar conform TEST WHTC, consumul de combustibil este 216,47 g/kWh.

Din punctul de vedere al autorității contractante se înțelege că OTOKAR a indicat consumul de 207,13g/KWh, care este conform cu TESTUL WHSC.

La pct. 5 se solicită a fi indicată emisia CO₂ în g/Km conform Fișa Tehnică de Motor.

Or, cum Fișa Tehnică de Motor nu poate indica alte valori decât cele date de Testele WHSC și WHTC, rezultă că CO₂ din Fișa Tehnică de Motor nu putea fi decât 657 g/kWh potrivit TEST WHSC și 685,55 g/kWh potrivit TEST WHTC.

Dar, după cum se poate observa unitatea de măsură solicitată pentru CO₂ la pct. 5 din Algoritm de Calcul este în g/Km.

Or, contestatorul menționează că pentru a transforma CO₂ din unitatea de măsură g/kWh în unitatea de măsură g/km, ofertanții trebuiau să utilizeze formula de calcul indicată în Algoritm de calcul pentru transformarea emisiilor NO_x și PM din unitatea de măsură g/kWh în unitatea de măsură g/km (invocând pct 7, respectiv 9 din Algoritm de Calcul - Anexa 4).

Mai exact, contestatorul arată că CO₂ în unitatea de măsură g/km se obține astfel:

Consum total de combustibil conform Sort 2 / Consum specific de combustibil net * CO₂ în g/kWh *10

Or, în cazul ofertei OTOKAR, raportat la Testul WHSC, valoarea CO₂ în g/km nu poate fi alta decât cea oferită de următoarea formulă de calcul:

$40,6 \text{ l/100 Km (consum de combustibil conform Sort 2 Otokar (E1)) / 249,5542169 cmc /kWh (consum specific de combustibil net OTOKAR (E4)) * 657g/kWh (CO2 TEST WHSC) * 10 = 1068,873944 g/km}$

Rezultă deci că în cazul ofertei OTOKAR raportat la TEST WHSC valoarea CO₂ în g/km nu poate fi alta decât: 1068,873944 g/KM

Dacă OTOKAR s-ar fi raportat la TEST WHTC, CO₂ în g/Km este:

$40,6 \text{ l/100 Km (consum de combustibil conform Sort 2 Otokar (E1)) / 260,8072289 cmc /kWh (consum specific de combustibil net OTOKAR (E4)) * 685,55 g/kWh (CO2 TEST WHTC) * 10 = 1067,1993302 g/km}$

CO₂ în g /Km în condițiile în care OTOKAR s-ar fi raportat la TEST WHTC = 1067,1993302 g/Km.

La pct 6 se solicită a fi indicat NO_x cert CE în g/kWh conform fișa certificare motor.

Or, contestatorul arată că Nox în testul WHSC este exprimat în unitatea de măsură mg/kWh, adică: 62,10

În primul rând, contestatorul precizează că este necesar să se transforme NOX din unitatea de măsură mg/kWh în unitatea de măsură g/kWh, rezultă $NOX = 0,0621 \text{ g/kWh}$.

Apoi la pct. 7 se solicită a aplica formula $E1/E4 * E6 * 10$ pentru a transforma NOX din g/kWh în g/km.

Rezultă că în cazul ofertei OTOKAR raportat la testul WHSC nu poate exista altă valoare pentru NOx în g/km decât următoarea:

$40,6 \text{ l/km} / 249,5542169 \text{ cmc /kWh} * 0,0621 * 10 = 0,101030551 \text{ g/km}$

Raportat la TEST WHSC NOx din Anexa 4 OTOKAR nu poate fi decât = $0,101030551 \text{ g/km}$

Dacă OTOKAR ar fi utilizat Testul WHTC:

NOx în testul WHTC este exprimat în unitatea de măsură mg/kWh, adică: 359,93.

În primul rând, contestatorul precizează că este necesar să se transforme NOx din unitatea de măsură mg/kWh în unitatea de măsură g/kWh, rezultă $NOx = 0,35993 \text{ g/kWh}$

Apoi la pct. 7 se solicită a aplica formula $E1/E4 * E6 * 10$ pentru a transforma NOx din unitatea de măsură g/kWh în unitatea de măsură g/km.

Rezultă că în cazul ofertei OTOKAR raportat la testul WHTC nu poate exista altă valoare pentru NOx în g/km decât următoarea:

$40,6 \text{ l/km} / 260,8072289 \text{ cmc /kWh} * 0,35993 * 10 = 0,560304945 \text{ g/km}$

NOx raportat la test WHTC oferta OTOKAR nu poate fi alta decât = $0,560304945 \text{ g/km}$

La pct 8 se solicită a fi indicată valoarea PM cert CE în g/kWh conform Fisa certificare motor.

Or, PM în testul WHSC este exprimat în unitatea de măsură mg/kWh, respectiv 3.05. Este necesar să se transforme unitatea de măsură mg/kWh în unitatea de măsură g/kWh, rezultă $PM = 0,00305 \text{ g/kWh}$.

Pentru a transforma PM din unitatea de măsură g/kWh în unitatea de măsură g/km se aplică formula de la pct 9 ($E1 / E4 * E8 * 10$), adică:

$40,6 \text{ l/km} / 249,5542169 \text{ cmc/kwh} * 0,00305 * 10 = 0,004962048 \text{ g/km}$

Rezultă PM test WHSC oferta OTOKAR = $0,004962048 \text{ g/km}$

Raportat WHTC

PM în testul WHTC este exprimat în unitatea de măsură mg/kWh, respectiv 4.81.

Este necesar să se transforme unitatea de măsură mg/kWh în unitatea de măsură g/kWh, rezultă $PM = 0,00481 \text{ g/kWh}$

Pentru a transforma PM din unitatea de măsură g/kWh în unitatea de măsură g/km se aplică formula de la pct 9 ($E1 / E4 * E8 * 10$), adică:

$40,6 \text{ l/km} / 260,8072289 \text{ cmc/kwh} * 0,00481 * 10 = 0,007487753 \text{ g/km}$

Rezulta PM test WHTC oferta OTOKAR = $0,007487753 \text{ g/km}$

În concluzie, OTOKAR fie că s-a raportat la Testul WHSC, fie că se raporta la Testul WHTC, neavând altă variantă, în mod corect, potrivit algoritmului de calcul trebuia să înscrie în Anexa 4 valorile menționate mai sus, după caz, și să efectueze calculele de transformare conform algoritmului de calcul indicat în Anexa 4 .

Restul punctelor înscrise în Anexa 4 indică formule de calcul ori valori fixe pentru toți ofertanții.

Dincolo de a susține în contestație un calcul greșit al costurilor cu poluanții de către OTOKAR, chiar și raportat la TESTUL WHSC, contestatorul solicită CNSC să constate că autoritatea contractantă este departe de a evalua ofertele aplicând un tratament egal și nediscriminatoriu având în vedere următoarele:

Potrivit TEST WHTC, valorile consumului de combustibil și emisiilor sunt următoarele:

- consum de combustibil : 216,47 g/kWh
- CO₂ : : 685,55 g/kWh
- NO_x : : 359,93 mg/kWh
- PM : : 4.81 mg/kWh

Potrivit TEST WHSC, valorile consumului de combustibil și emisiilor sunt următoarele:

- consum de combustibil : 207,13 g/kWh
- CO₂ : : 657 g/kWh
- NO_x : : 62,10 mg/kWh
- PM : : 3,05 mg/kWh

Este evident, în cazul Testului WHTC valorile consumului de combustibil și emisiilor sunt mai mari, tocmai pentru că Testul WHTC se referă la o viteză variabilă specifică ciclului urban.

Or, în condițiile în care comisia de evaluare era diligentă și observa că ofertanții au utilizat în Anexa 4 - Algoritm de Calcul al Costurilor cu poluanții - valori diferite ale consumului de combustibil și emisiilor deși autobuzele ofertate erau echipate cu același motor, contestatorul precizează că, în virtutea atribuțiilor sale, comisia avea obligația să clarifice acest aspect, caz în care ar fi evaluat toate ofertele raportându-se la aceleași valori ale consumului specific de combustibil și emisii, corect fiind cele date de Testul WHTC.

Or, lipsa de diligență a comisiei de evaluare, a făcut ca oferta SC OTOKAR EUROPE FILIALIALA BUCUREȘTI să fie evaluată în mod diferit de ofertele BMC și ANADOLU cu privire la costurile cu poluanții, luându-se în calcul la OTOKAR valori mai mici ale consumului de combustibil și emisiilor din Testul WHSC, Test efectuat de către producătorul motorului la o viteză constantă care nu este specifică traficului urban, inclusiv Algoritm de Calcul al costurilor cu poluanții greșit chiar și cu Testul WHSC, OTOKAR obținând astfel un punctaj nejustificat pentru factorul de evaluare costurile cu poluanții.

Totuși, după cum a menționat anterior, contestatorul precizează că chiar și în condițiile utilizării Testului WHSC de către OTOKAR, la un algoritm de calcul corect al costurilor cu poluanții din Anexa 4, tot oferta BMC are costuri cu poluanții mai reduse și obține un punctaj mai mare și pe cale de consecință este adevărata câștigătoare.

2. Contestatorul precizează că de aceeași superficialitate dă dovadă comisia de evaluare în continuare, menționând la punctul 2 din punctul său de vedere următoarele:

"Raționamentul dezvoltat de contestatara în cuprinsul contestației, bazat pe o proporționalitate stabilită doar de consumul de combustibil conform test SORT 2 (l/100 Km) în calculul punctajului aferent factorului" Costurile cu poluanții este fals, deoarece conform algoritmului de calcul stabilit în Anexa 4 pentru determinarea Costurilor cu poluanții trebuie efectuate mai multe operații aritmetice pornind de la date precizate în Certificatul de conformitate emis de producător".

Astfel, contestatorul menționează că un astfel de punct de vedere nu este de natură decât să dovedească, dincolo de superficialitate, și rea credință din partea comisiei de evaluare.

Contestatorul susține faptul că în anexa 4 Impactul energetic și impactul de mediu - algoritmul de calcul al costurilor cu poluanții, inclusiv în toată documentația de atribuire, nu se prevede niciunde că algoritmul de calcul se face pornind de la date precizate în certificatul de conformitate emis de producător, cum în mod greșit susține autoritatea contractantă.

De asemenea, în anexa 4, cu privire la emisii, contestatorul arată că se specifică în clar: conform fișa tehnică motor și conform fișa certificare motor, nu datele oferite de producătorul autobuzelor, cum susține eronat autoritatea contractantă.

Contestatorul arată că a atașat contestației sale, inclusiv simulație calcul costuri cu poluanții pentru oferta OTOKAR în condițiile în care acesta ar fi utilizat consumul de combustibil și emisiile date de TEST WHTC, inclusiv TEST WHSC, în simulație fiind efectuate inclusiv "toate operațiile aritmetice" despre care vorbește comisia de evaluare.

În condițiile în care comisia de evaluare este totuși în eroare cu privire la modul de calcul al costurilor cu poluanții din Anexa 4, contestatorul atașează documentul "explicitare Modul de calcul costuri cu poluanții", de natură a dovedi că în mod corect a luat în calcul toate valorile, inclusiv corect a efectuat și toate operațiile aritmetice conform cu algoritmul de calcul din Anexa 4.

Mai departe, contestatorul arată că la punctul 3 din punctul său de vedere, comisia de evaluare precizează că: *"Rugăm onoratul Consiliu să constate că datele procesate /introduse în algoritmul de calcul din Anexa 4 - Costurile cu poluanții prezentată la pag 1003-1005 din oferta câștigătoare, sunt cele precizate în Certificatul de conformitate emis de producător (COC) prezentat la pag 668 -669 respectiv Descrierea motorului pag 160 -171 din oferta câștigătoare)"*.

Contestatorul menționează că o astfel de precizare nu face decât să confirme încă odată faptul că, comisia de evaluare ignoră propriile cerințe din documentația de atribuire și caietul de sarcini, evaluând costurile cu poluanții OTOKAR prin raportare la COC emis de producătorul autobuzului și nicidecum prin raportare la Fișa tehnică Motor /Certificare CE motor astfel cum se solicita expres în Anexa 4 - Impactul Energetic și Impactul de Mediu.

Pe de altă parte, contestatorul precizează că orice valori ale emisilor CO₂, Nox sau PM ar fi inserate în COC emis de producătorul autobuzului OTOKAR, acestea trebuie să corespundă cu emisiile din Testul WHTC sau din TESTUL WHSC din Certificatul de omologare CE al motorului e5*595/2009*2018/932D*0018*00.

Contestatorul arată că acest lucru este confirmat chiar de producătorul motorului Cummins prin adresa oficială atașată, care menționează că în documentele de omologare, COC, etc., producătorii de autobuze pot folosi doar valorile emisiilor din omologarea motorului nr. 5*595/2009*2018/932D*0018*00, Test WHTC sau Test WHSC.

În concluzie, orice alte valori ale emisiilor inserate în COC-ul prezentat de OTOKAR, diferite de cele indicate în Testele WHSC sau WHTC, sunt greșite și nu pot fi luate în considerare de comisia de evaluare, pentru că nu există alte valori ale emisiilor recomandate de producătorul motorului CUMMINS.

De asemenea, contestatorul menționează că autoritatea contractantă susține în continuare faptul că, contestația este bazată pe presupuneri sau simulări/scenarii de acordare a punctajelor pornind de la date neadevărate, or nimic din cele de mai jos nu sunt neadevărate:

- modul de calcul al costurilor cu poluanții este precizat în clar în Anexa 4 și aici nu este loc de interpretări;

- consumul de combustibil conform Test Sort 2 OTOKAR este de 40,6 l /100 KM;

- BMC , OTOKAR și ANADOLU au oferit autobuze echipate cu același MOTOR - CUMMINS B6.7E6D300B

- există o singură omologare a motorului e5*595/2009*2018/932D*0018*00, obligatoriu de luat în calcul pentru toți ofertanții;

- consumul de combustibil net și valorile emisiilor NOx, PM și CO2 nu pot fi altele decât cele date de Testele WHTC sau WHSC;

- producătorul motorului Cummins confirmă oficial că în documentele de omologare, COC producătorii de autobuze pot folosi doar emisiile din Testele WHTC sau WHSC;

- punctajele obținute de către fiecare ofertant în parte pe componenta tehnică sunt cele reale, și acestea se pot confirma de dosarul achiziției.

În consecință, contestatorul precizează că nu i-a rămas decât să efectueze simple calcule (dovada fiind simulațiile atașate contestației) aplicând Algorimul de Calcul al Costurilor cu Poluanții din ANEXA 4 și să constate că nicidecum costurile cu poluanții OTOKAR nu puteau fi 25.853,18 euro mai reduse decât costurile cu poluanții BMC, indiferent că OTOKAR s-a raportat la Testul WHTC sau la TESTUL WHSC plus un consum de combustibil conform Sort 2 de 40,6 l/100 Km, în condițiile în care BMC are un consum de combustibil conform Sort 2 de 37,6 l/100 Km, mai mic decât consumul OTOKAR.

În concluzie, contestatorul face următoarele precizări:

La prezenta procedură de atribuire au fost oferite 3 mărci de autobuze BMC, ISUZU și OTOKAR echipate cu același motor- MOTOR - CUMMINS B6.7E6D300B.

Unul dintre factorii de evaluare a ofertelor este "Costurile cu poluanții".

Pentru a calcula costurile cu poluanții, ofertanții aveau la dispoziție ALGORITMUL DE CALCUL AL COSTURILOR CU POLUANȚII din Anexa 4 - IMPACTUL ENERGETIC SI IMPACTUL DE MEDIU.

În ALGORITMUL DE CALCUL AL COSTURILOR CU POLUANȚII din Anexa 4 se solicită expres:

- consum specific de combustibil, net în g/kWh conform Fișa Tehnică motor

- CO₂ în g/km conform Fișa tehnică motor

- NO_x Cert CE în g/km conform Fișa certificare motor

- PM Cert CE în g/km conform Fișa certificare motor

De aici rezultă că ofertanții erau obligați să indice în ALGORITMUL DE CALCUL AL COSTURILOR CU POLUANȚII din Anexa 4, consumul specific de combustibil net, CO₂, NO_x și PM din Fișa Tehnică de Motor și/sau Fișa Certificare Motor și nu de la producătorul autobuzului.

Cum însă autobuzele oferite la prezenta procedură sunt echipate cu același motor, rezultă că Consumul specific de combustibil, CO₂, Nox și PM trebuie să fie același la toți ofertanții, fiind vorba practic de același motor.

Or, consumul specific de combustibil, CO₂, NO_x și PM la motorul CUMMINS B6.7E6D300B, nu poate fi altul decât cel dat de omologare CE a motorului e5*595/2009*2018/932D*0018*00 TEST WHTC sau TEST WHSC.

Contestatorul arată că producătorul motorului Cummins prin adresa atașată confirmă că valorile date de TESTELE WHTC și WHSC din omologarea CE e5*595/2009*2018/932D*0018*00 sunt singurele valori oficiale care pot fi utilizate de către producătorii de autobuze în documentele lor de omologare: Certificat de omologare/Certificat de Conformitate (COC), etc.

În consecință, alte valori oficiale pentru emisii cu referire la motorul Cummins B6.7E6D300B nu există.

În ALGORITMUL DE CALCUL AL COSTURILOR CU POLUANȚII din Anexa 4, contestatorul menționează că, dincolo de consumul specific de combustibil, CO₂, NO_x, PM, ofertanții erau obligați să indice și consumul de combustibil conform Test Sort 2, un astfel de test fiind efectuat pe autobuz și care diferă de la un autobuz la altul.

Or, ANADOLU a indicat un consum de combustibil conform Test Sort 2 : 37,2 l/100 Km; BMC a indicat un consum de combustibil conform Test Sort 2 : 37,6 l /100 Km și OTOKAR a indicat un consum de combustibil conform Test Sort 2 : 40, 6 l /100 Km.

Până aici, rezultă că cei trei ofertanți, în algorimul de calcul al costurilor cu poluanții din Anexa 4, trebuie să aibă același consum specific și aceleași emisii date de către producătorul acelui motor, diferența constituind-o doar Consumul de combustibil Sort 2 efectuat pe fiecare autobuz separat.

BMC a luat în considerare consumul specific de combustibil și emisiile din TEST WHTC (test efectuat la viteza variabilă specifică ciclului urban), iar la un consum de combustibil conform Test Sort 2 de 37, 6 l /100 KM, după efectuarea tuturor calculelor aritmetice solicitate în Algorimul de Calcul al Costurilor cu Poluanții, au rezultat costuri cu poluanții: 26.029,39 euro.

Costurile cu poluanții Anadolu: 25.747,28 euro și la un consum de combustibil SORT 2 de 37,2 l/100 Km, indică cu siguranță faptul că

ANADOLU a luat în considerare consumul specific de combustibil și emisiile tot din TEST WHTC.

Or, la un consum de combustibil conform SORT 2 de 40, 6 l/100 Km costurile cu poluanții OTOKAR au rezultat: 25.853,18 euro.

Însă, se poate observa, și tehnic și matematic, că oricum am lua-o, din orice punct de vedere, este imposibil cu aceleași emisii și cu un consum Sort 2 de 40, 6 l/100 Km, OTOKAR să obțină costuri cu poluanții mai reduse decât costurile cu poluanții BMC.

Este imposibil la un consum mai mare de combustibil să ai costuri mai reduse cu poluanții, corect fiind un consum mai mare de combustibil, costuri mai mari cu poluanții.

În consecință, pentru a înțelege cum s-a putut întâmpla ca OTOKAR să obțină costuri cu poluanții de numai 25.853,18 euro, având la îndemână algoritmul de calcul al costurilor cu poluanții din Anexa 4 +consumul specific și emisiile din Testul WHTC +consumul de combustibil conform test SORT 2 OTOKAR de 40, 6 l/100 KM, după efectuarea tuturor calculelor aritmetice a rezultat costuri cu poluanții OTOKAR raportat la test WHTC: 28.106,20 euro, caz în care OTOKAR ar fi trebuit să obțină maxim 10,07 puncte și nu 10,95 puncte cât a primit greșit.

Înțelegând că a fost imposibil raportat la Test WHTC, OTOKAR să obțină costuri cu poluanții de 25.853,18 euro, BMC, având la îndemână același algoritm de calcul al costurilor cu poluanții din Anexa 4, a luat în considerare inclusiv valorile consumului specific și emisiilor din Testul WHSC (deși este un test efectuat la viteza constantă) + consumul de combustibil Sort 2 OTOKAR 40, 6 l/100 KM, iar după efectuarea calculelor aritmetice, a rezultat costuri cu poluanții OTOKAR raportat la TEST WHSC: 26.353, 96 euro, caz în care OTOKAR ar fi trebuit să obțină maxim 10,75 puncte și nu 10,95 puncte cât a primit în mod greșit.

Or, și raportat la TEST WHTC și raportat la TEST WHSC, costurile cu poluanții OTOKAR, la un calcul corect, rezultă a fi mai mari decât costurile cu poluanții BMC, cum de altfel este și normal, la un consum mai mare costurile cu poluanții trebuie să fie mai mari.

În concluzie, contestatorul precizează că la un calcul corect al costurilor cu poluanții OTOKAR, indiferent că ne raportăm la testul WHSC sau WHTC, oferta BMC cu un cost al poluanților mai redus și un punctaj de 10,88 puncte pentru factorul de evaluare "costurile cu poluanții", obține un punctaj total cel mai mare.

Concluzia finală:

În opinia contestatorului, costurile cu poluanții OTOKAR sunt greșite pentru că este imposibil la același consum specific de combustibil și la aceleași emisii date de către producătorul aceluiași motor, cu un consum mai mare de combustibil Test Sort 2, OTOKAR să obțină costuri cu poluanții mai reduse decât BMC.

Pentru a "scoate" astfel de costuri reduse, OTOKAR fie nu a indicat corect în algoritmul de calcul valorile emisiilor, fie a greșit la transformarea valorii emisiilor în unitatea de măsură solicitată în algoritmul de calcul, fie a

greșit pur și simplu calculul aritmetic sau a acționat intenționat pentru a obține un punctaj cât mai mare la costurile cu poluanții.

Contestatorul solicită Consiliului să verifice cerințele din caietul de sarcini raportate la modul de calcul al costurilor cu poluanții din Anexa 4 Impactul Energetic și Impactul de Mediu, să ia în considerare cele menționate de societatea sa în contestație și în concluziile scrise, să verifice calculele efectuate de societatea sa (simulații atașate contestației) și să constate că societatea sa are dreptate, caz în care se impune reevaluarea ofertei OTOKAR în ceea ce privește calculul costurilor cu poluanții.

Pe cale de consecință, contestatorul solicită CNSC să admită contestația astfel cum a fost formulată și completată prin concluziile scrise.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 21403/26.04.2021, OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL a formulat cerere de intervenție, prin care a solicitat:

- încuviințarea în principiu a cererii de intervenție voluntară;
- admiterea pe fond a cererii de intervenție voluntară și, pe cale de consecință, respingerea contestației BMC ca nefondată și menținerea raportului procedurii nr. 22856/24.03.2021;
- în subsidiar, în ipoteza admiterii contestației BMC, anularea procedurii în temeiul art. 212 alin. (1) lit. b) din Legea 98/2016.

1. Admisibilitatea cererii de intervenție

Intervenientul arată că potrivit art. 17 alin. (3) din Legea 101/2016: *„Până la soluționarea contestației de către Consiliu, operatorii economici interesați să participe la procedura de atribuire, respectiv, după caz, operatorii economici participanți la procedura de atribuire pot formula cerere de intervenție voluntară în litigiu, potrivit prevederilor Legii nr. 134/2010 privind Codul de procedură civilă, republicată, cu modificările ulterioare, în termen de 10 zile de la data publicării în SEAP a contestației. În cazul procedurilor a căror inițiere nu se realizează prin publicare în SEAP, termenul de 10 zile se calculează de la data comunicării contestației.”*

Potrivit art. 61 C. proc. civ.: *„oricine are interes poate interveni într-un proces care se judecă între părțile originare”*.

Astfel, pentru ca o cerere de intervenție să fie admisă în principiu este necesar ca intervenientul să justifice un interes, cererea sa să fie în legătură cu cererea principală, și, nu în ultimul rând, cererea să fie formulată în termenul prevăzut de lege.

În ceea ce privește interesul de a interveni în prezenta cauză, intervenientul arată că acesta este pe deplin justificat de calitatea sa de câștigător al procedurii, rezultat cu privire la care BMC a formulat contestația ce face obiectul prezentei cauze. Prin contestația depusă, BMC invocă calculul eronat al punctajului acordat societății sale și solicită obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertei câștigătoarei, anularea parțială a raportului procedurii, solicitări care sunt de natură a afecta în mod direct asocierea sa, în calitate de ofertant declarat câștigător în cadrul procedurii.

În ceea ce privește termenul de depunere a cererii de intervenție, intervenientul solicită Consiliului să observe că și această cerință este

îndeplinită, întrucât contestația BMC a fost încărcată în SICAP în data de 13.04.2021, cererea sa de intervenție fiind depusă la data de 23.04.2021.

Prin urmare, intervenientul solicită admiterea în principiu a cererii de intervenție voluntară.

2. Caracterul nefondat al contestației BMC

Cu titlu prealabil, intervenientul arată că BMC pretinde, în contestația ce face obiectul acestui dosar, în mod eronat, că asocierea câștigătoare ar fi obținut un punctaj total de 96,02 puncte în mod incorect, întrucât în viziunea acestuia, în ceea ce privește al doilea factor de evaluare, BMC susține că „*este imposibil ca OTOKAR să aibă costuri cu poluanții mai reduse decât costurile cu poluanții BMC [...]*”. De asemenea, BMC pretinde că asocierea ar fi primit „un bonus de 3 puncte” pentru durata garanției oferite, aferentă factorului de evaluare nr. 3.

Intervenientul susține că toate aceste afirmații sunt eronate, astfel cum va arăta în cuprinsul în continuare.

Cu titlu preliminar, intervenientul subliniază că modul de calcul al punctajului aferent celor doi factori de evaluare contestați de BMC a făcut obiectul verificării Agenției Naționale pentru Achiziții Publice („ANAP”) în prealabil. ANAP, prin Avizul nr. 7173/142/CN1022761/AC/12.02.2021 a acordat un acord conform condiționat (Anexa 1), indicând cu exactitate remediile necesare în ceea ce privește punctajul acordat ofertei BMC și cel acordat ofertei Asocierii prin Procesul-verbal de evaluare nr. 5 (10497/1098 din 09.02.2021). În cadrul acestui Aviz, ANAP a dispus refacerea calculelor din fișele individuale de punctaj, precum și a punctajului obținut pentru componenta tehnică, fără nicio mențiune cu privire la eventuale erori din oferta Asocierii cu privire la calculul costurilor cu poluanți. Prin urmare, inclusiv ANAP a validat punctajul acordat Asocierii și implicit modul de calcul și valorile oferite pentru costurile cu poluanții.

În consecință, în cadrul Procesului-verbal nr. 6 (12693/16.02.2021), autoritatea contractantă a refăcut punctajele acordate conform indicațiilor ANAP, modificând punctajele aferente componentei tehnice BMC și Otokar după cum urmează:

- Pentru BMC - de la 27,56 (calculat inițial) la 27,76 (calculat ulterior conform aviz ANAP);

- Pentru Otokar - de la 23,90 (calculat inițial) la 24,02 (calculat ulterior conform aviz ANAP).

Contestatorul precizează că, așa cum a arătat, în urma verificării ANAP nu a fost semnalată nicio deficiență sau neregulă cu privire la valorile Otokar pe baza cărora a fost calculat punctajul și implicit cu privire la modul în care Otokar a calculat costurile cu poluanții. De altfel, nici autoritatea contractantă nu a considerat că ar fi necesare solicitări de clarificări cu privire la modul în care Otokar a calculat costurile cu poluanții, deși avea la dispoziție inclusiv Fișa tehnică a motorului oferit de Otokar (anexa 8.20 din ofertă) pe baza căreia au fost stabilite valorile din oferta 4 (fișa care conține valorile pentru ambele teste: WHTC și WHSC, astfel cum va arăta în continuare).

În orice caz, așa cum va detalia în continuare, intervenientul susține că costurile cu poluanții declarate în Anexa 4 din oferta asocierii sunt

corecte, calculate conform instrucțiunilor din caietul de sarcini, astfel cum acestea au fost formulate de către utoritatea contractantă.

2.1 Asocierea a calculat costurile cu poluanții (Anexa 4) în deplină conformitate cu Caietul de sarcini

Intervenientul arată că BMC solicită CNSC (pagina 1 din contestație) reevaluarea ofertei asocierii câștigătoare în ceea ce privește veridicitatea costurilor cu poluații. În cele ce urmează, intervenientul va arăta că aceste costuri sunt corecte raportat la cerințele din caietul de sarcini.

Astfel, intervenientul arată că potrivit caietului de sarcini, Anexa 4 - Impactul energetic și de mediu, costurile cu poluanții urmează a fi calculate potrivit algoritmului de calcul inclus în această Anexă. O parte din datele ce fac parte din acest algoritm urmau a fi extrase din fișa tehnică a motorului/certificarea CE a motorului, iar altele urmau a fi preluate din testul SORT 2 aferent autobuzului ofertat.

Intervenientul precizează că societatea sa a preluat în Anexa 4 datele strict din aceste documente, conform instrucțiunilor din aceeași Anexa 4.

Fișa tehnică a motorului utilizat de către Asociere (Cummins B6.7E6D300B)/certificarea CE a acestuia include două tipuri de teste pentru valorile consumului și emisiilor: WHTC (World Harmonized Transient Cycle) precum și WHSC (World Harmonized Stationary Cycle), ambele pe deplin aplicabile ciclului urban.

În Anexa 4 a propunerii tehnice, intervenientul arată că asocierea a luat în calcul valorile din testul WHSC din fișa tehnică a motorului, în conformitate cu cele solicitate prin caietul de sarcini (unde, în Anexa 4, se face doar o trimitere generală la fișa tehnică a motorului). În mod complet greșit susține contestatorul că exclusiv testul WHTC ar fi specific ciclului urban și că exclusiv acesta trebuia folosit pentru determinarea costurilor cu poluanții. Aceste susțineri sunt nefondate și nedovedite, după cum va arăta în continuare.

Intervenientul arată că cele două teste specifice motoarelor sunt reglementate la nivel global în mod unitar prin Regulamentul Tehnic Global nr. 4 al UNECE (<https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a4e.pdf>).

Potrivit prevederilor acestui Regulament (pag. 5), ambele modalități de testare reflectă emisiile motorului în stare de funcționare, fiind deopotrivă valabile și acceptate, fiind incluse în fișa tehnică a motorului.

Mai mult, la art. 5.1 din acest Regulament (Emisia de poluanți gazeși și particulari) se arată expres că (mai jos traducerea din limba engleză):

5.1. Emisia de poluanți gazeși și particulari

Emisiile de poluanți gazeși și particulari de către motor se determină pe ciclurile de testare WHTC și WHSC, așa cum este descris la art. 7. [...]

Conform art. 7 (la care art. 5.1. face trimitere) (mai jos traducerea din limba engleză):

7. PROCEDURI DE TESTARE

7.1. Principiile măsurării emisiilor

În acest gtr (notarea intervenientului: Regulamentul anterior menționat), sunt descrise două principii de măsurare care sunt echivalente funcțional.

Ambele principii pot fi utilizate atât pentru ciclul de testare WHTC, cât și pentru WHSC:

[...]

Motorul trebuie supus ciclurilor de încercare specificate mai jos.

7.2 Ciclul de testare tranzitorie WHTC

Ciclul de testare tranzitorie WHTC este listat în Anexa 1 ca o secvență secundară a valorilor normalizate ale turației și cuplului aplicabile tuturor motoarelor acoperite de acest gtr (notarea intervenientului: Regulamentul anterior menționat).

[...]

7.3. Ciclul de testare a stării stabile în rampă WHSC

Ciclul de testare la starea stabilă în rampă WHSC constă dintr-o serie de viteze și moduri de încărcare normalizate care acoperă gama tipică de funcționare a motoarelor grele.

Prin urmare, în lipsa unor indicații concrete din partea autorității contractante cu privire la care dintre cele două teste (WHTC și WHSC - ambele incluse în fișa tehnică a motorului) trebuie folosite pentru extragerea valorilor necesare pentru completarea Anexei 4, intervenientul menționează că asocierea sa a utilizat în mod corect datele din WHSC având în vedere că potrivit art. 7.3. din Regulamentul anterior menționat acest ciclu de testare acoperă gama tipică de funcționare a motoarelor grele.

Pe de altă parte, în lipsa unei precizări din partea autorității contractante cu privire la tipul de test ce trebuie utilizat din Fișa tehnică pentru completarea Anexei 4, rezultă că autoritatea contractantă a ales să le accepte pe amândouă pentru realizarea calculului, rămânând la dispoziția ofertanților să stabilească care dintre cele două teste sunt mai potrivite. În cazul în care ar fi dorit să permită doar utilizarea testului WHTC, ar fi prevăzut acest lucru expres în Anexa 4. Or, Anexa 4 stabilește că valorile vor fi preluate din fișa tehnică a motorului/certificarea CE a motorului FĂRĂ a face diferența între cele două teste WHTC sau WHSC. Prin urmare, ambele teste au fost acceptate pentru calculul costurilor cu poluanții, iar asocierea sa a oferat în deplină conformitate cu prevederile caietului de sarcini și cu Regulamentul Tehnic Global Nr. 4 al UNECE (anterior citat) atunci când a inclus în calculele sale valorile din testul WHSC.

Or, valorile din testul WHSC ce se regăsesc în fișa tehnică a motorului/certificarea CE a acestuia sunt chiar valorile date de producătorul motorului, care, coroborate cu valorile din Testul Sort 2 al autobuzelor oferate de asociere, conduc la valorile costurilor cu poluanții în quantumul indicat de asocierea sa prin ofertă.

De asemenea, intervenientul subliniază faptul că nicăieri în cuprinsul fișei de date sau al caietului de sarcini nu s-a stabilit regula în sensul că punctajul pentru consum ar trebui să fie identic cu cel pentru costurile cu poluanții. Din contră, faptul că au fost stabiliți doi factori de evaluare (consum și costuri cu poluanții, fiecare cu câte o pondere de 11%) în loc de un singur factor (de exemplu consum, cu o pondere dublă de 22%) denotă

În sine faptul că cele două punctaje nu sunt în mod automat identice. Prin urmare, intervenientul consideră că nu poate fi primit argumentul BMC în sensul că diferența dintre punctajul acordat pentru factorul 2 de evaluare (consum) și cel pentru factorul 4 (costuri cu poluanții) poate constitui în sine motiv de reevaluare, în pofida faptului că asocierea sa a folosit exclusiv datele din fișa tehnică a motorului pentru a obține acel punctaj. O astfel de argumentație se impune a fi respinsă, nefiind fundamentată.

Intervenientul susține că costurile cu poluanții declarate de asocierea sa în cuantum de 25.853,18 euro au fost calculate corect, conform caietului de sarcini, adică în conformitate cu Fișa tehnică a motorului, prin utilizarea valorilor din testul WHSC - indus în această Fișă tehnică, test acceptat pentru aceste calcule în lipsa unei mențiuni exprese în caietul de sarcini cu privire la utilizarea exclusivă a valorilor din testul WHTC.

Faptul că autoritatea contractantă a ales să nu precizeze valorile unui anumit test pentru realizarea calculului NU poate fi imputat ofertanților.

De asemenea, intervenientul menționează că, contestația BMC tinde să modifice prevederile caietului de sarcini, adăugând la acestea condiții suplimentare care nu se regăseau inițial, susținând în mod fals că doar valorile testului WHTC ar fi cele acceptate. Or, aceasta este exclusiv interpretarea BMC, nesustenută de prevederile caietului de sarcini, care NU stabilesc această regulă. Așa cum a arătat anterior, în lipsa unei precizări exprese în acest sens, alegerea valorilor dintre cele două teste era la dispoziția ofertanților.

Prin urmare, intervenientul menționează că autoritatea contractantă nu a stabilit un anumit tip de test ce trebuia utilizat din fișa tehnică a motorului pentru calculul valorilor din Anexa 4, a considerat admisibile atât oferta asocierii sale (ce a folosit testul WHSC), cât și ofertele BMC și Anadolu (ce au folosit testul WHTC), și raportat la prețul mai mic ofertat de asocierea sa, decizia autorității contractante de a declara oferta sa drept câștigătoare este pe deplin temeinică și legală.

2.2 Calculul costurilor cu poluanții potrivit valorilor din testul WHSC a fost realizat în mod corect

Aplicând valorile din testul WHSC al motorului, costurile cu poluanții declarate în Anexa 4 din oferta asocierii sale sunt corecte.

Astfel, intervenientul arată că testul include valorile pentru CO₂ (în g/kWh), NO_x (în mg/kWh), PM (în mg/kWh) (poluanții relevanți pentru Anexa 4).

Conform Anexei 4 din ofertă, valorile ofertate de asocierea sa sunt în deplină conformitate cu valorile din testul WHSC, astfel cum acestea au fost convertite ca urmare a cerințelor din caietul de sarcini.

Aplicând aceste valori la algoritmul de calcul al costurilor cu poluanții din Anexa 4 la caietul de sarcini, a rezultat în mod corect un calcul cu poluanții de 25.853,18 euro.

Totodată, intervenientul arată că raționamentul contestatorului potrivit căruia emisiile de CO₂ cresc cu cât crește consumul subzistă - asocierea sa are o valoare a emisiilor mai mare decât ceilalți doi ofertanți, aferent unui consum mai mare. Lipsa de fundament a contestației BMC derivă însă din faptul că acesta susține că în mod obligatoriu valorile

trebuiau extrase din testul WHTC. Or, intervenientul menționează că a arătat mai sus că extragerea valorilor din testul WHSC nu numai că este conformă cu cerințele minime din caietul de sarcini, dar este și pe deplin îndreptățită raportat la prevederile art. 7.3 din Regulamentul Tehnic Global Nr. 4 al UNECE (anterior citat).

Mai mult, fără a intra în foarte multe detalii tehnice, spre deosebire de susținerile BMC, intervenientul arată că, calculul costurilor cu poluanții este determinat și de alte elemente: de exemplu, alți poluanți, astfel cum rezultă chiar din Anexa 4, dar și de aspecte constructive, cum ar fi calibrarea motorului, calibrarea cutiei de viteze, selecția anvelopelor, masa autobuzului, structura aerodinamică a acestuia etc.

Prin urmare, intervenientul consideră că argumentele BMC cu privire la lipsa de veridicitate a costurilor prezentate de Otokar în Anexa 4 sunt complet nefondate.

2.3. Punctajul obținut de asocierea sa aferent factorului de evaluare Perioada de garanție acordată este conform cu algoritmul de calcul din fișa de date

De asemenea, Iăntervenientul consideră că susținerile BMC cu privire la acordarea punctajului pentru factorul Perioada de garanție, nu sunt întemeiate.

Astfel, intervenientul arată că potrivit secțiunii II.2.5 din Fișa de date: „*Perioada de garanție acordată Pentru perioada de garanție (se va avea în vedere garanția generală) cea mai mare acordată, se acordă 6 puncte. Pentru alte perioade oferite punctajul se acordă astfel: (perioada de garanție oferită în ofertă "n" / perioada de garanție cea mai mare oferită) x 6. Perioada de garanție se va exprima în ani și în Km (se va lua în considerare un parcurs de 100.000 Km/an). Ofertele cu perioada de garanție mai mică decât garanția minimă acceptată, conform caietului de sarcini, de minim 2 ani sau 200.000 Km, vor fi considerate neconforme. Perioada de garanție maxima peste care oferta nu va fi punctată suplimentar este de 4 ani sau 300.000 Km (perioade de garanție oferite de 4 ani sau mai mari, și ca nr. de km de 300.000 km sau mai mult, se vor puncta cu același număr de puncte, respectiv 6).*”

Perioada de garanție ofertată de asocierea sa a fost de 24 luni sau 200.000 km, astfel cum prevede caietul de sarcini. Perioada de garanție cea mai mare ofertată în cadrul procedurii a fost cea acordată de BMC - 4 ani (48 luni) sau 300.000 km.

Prin urmare, aplicând formula din fișa de date, rezultă următorul mod de calcul al punctajului Otokar:

(perioada de garanție oferită în oferta "n"/perioada de garanție cea mai mare oferită) x 6

$$[24 \text{ (luni)}/48 \text{ (luni)}] \times 6 = 3 \text{ (puncte)}$$

Prin urmare, asocierea sa nu a primit puncte "bonus" așa cum în mod eronat susține contestatorul, ci a primit exact punctele convenite pentru perioada de garanție ofertată, conform formulei din fișa de date.

Așadar, intervenientul consideră că argumentele BMC privind modul de calcul a factorului de evaluare privind Perioada de garanție sunt complet nefondate, motiv pentru care vă solicită Consiliului să le respingă.

3. În subsidiar, în ipoteza în care CNSC ar considera că în cuprinsul Anexei 4 ar fi trebuit utilizat în mod unitar fie valorile din WHSC fie valorile din WHTC (deși acest lucru ar adăuga practic la Caietul de sarcini), se impune anularea procedurii în baza art. 212 alin. (1) lit. b) din Legea 98/2016

Intervenientul arată că potrivit art. 212 alin. (1) lit. b) din Legea 98/2016:

„(1) Autoritatea contractantă are obligația de a anula procedura de atribuire a contractului de achiziție publică/acordului-cadru în următoarele cazuri: b) dacă au fost depuse oferte admisibile care nu pot fi comparate din cauza modului neuniform de abordare a soluțiilor tehnice și/ori financiare”.

De asemenea, conform art. 26 alin. (2) din Legea 101/2016,

“(2) Cu respectarea principiului disponibilității, Consiliul examinează din punctul de vedere al legalității și temeiniciei actul atacat și poate: [...] c) anula procedura de atribuire, în situația în care nu este posibilă remediarea actului atacat”.

Având în vedere faptul că în caietul de sarcini nu s-au specificat valorile cărui test trebuie luate în calcul pentru algoritmul de determinare a costurilor cu poluanții, rezultă cu claritate că ambele valori, atât cele din testul WHSC, cât și cele din testul WHTC erau deopotrivă valabile. În lipsa unei mențiuni exprese, rezultă că autoritatea contractantă a ales să permită calculul conform ambelor teste, fără a distinge între cele două.

În ipoteza în care CNSC ar considera că în cuprinsul Anexei 4 ar fi trebuit utilizat în mod unitar fie valorile din WHSC, fie valorile din WHTC, intervenientul precizează că acest lucru ar presupune o modificare a prevederilor caietului de sarcini, adăugând la acestea condiții suplimentare care nu se regăseau inițial, în baza interpretării unui ofertant. Or, o astfel de abordare nu este permisă, modificarea caietului de sarcini sau detalierea prevederilor acestuia fiind exclusiv în atribuțiile autorității contractante, conform nevoilor sale proprii aferente procedurii în cauză. Or, așa cum a arătat mai sus, în lipsa unei precizări exprese în acest sens, alegerea valorilor dintre cele două teste era la dispoziția ofertanților. Astfel, atât timp cât valorile utilizate sunt cele din fișa tehnică a motorului, rezultă că valorile alese de ofertanți (fie WHSC, fie WHTC) sunt corecte și nu mai pot fi modificate.

În măsura în care Consiliul ar decide totuși că cele 3 oferte nu pot fi comparate din cauza abordărilor diferite utilizate în calculul costurilor cu poluanții, generate de prevederile caietului de sarcini (asocierea sa utilizând valorile testului WHSC, iar ceilalți doi ofertanți, valorile testului WHTC), intervenientul solicită Consiliului să dispună anularea procedurii în baza art. 212 alin. (1) lit. b) anterior citat, pe motivul imposibilității comparării ofertelor din cauza modului neuniform de abordare.

Stabilirea cerințelor documentației de atribuire este atributul exclusiv al autorității contractante. Or, eventualele omisiuni ale acesteia NU pot fi imputate asocierii sale prin admiterea contestației BMC.

Intervenientul arată că în acest sens s-a pronunțat și instanța de judecată în soluționarea unei plângeri îndreptată împotriva aceleiași

proceduri, plângere soldată cu anularea procedurii, stabilind că (decizia nr. 183/R din 27.04.2020, Curtea de Apel Târgu Mureș):

„[...] în situația în care documentația de atribuire, necontestată, are un conținut echivoc, susceptibil de interpretări diferite se pune în discuție legalitatea procedurii de evaluare a ofertelor în sensul în care Comisia de evaluare nu are posibilitatea de a alege un anumit mod de interpretare al cerințelor și care nu ar fi fost previzibil pentru ofertanții în procedură. Din această perspectivă trebuie înțeleasă obligația ce revine autorității contractante de a elabora în mod dar documentația de atribuire, conform art. 154 din Legea 98/2016”.

Prin urmare, în ipoteza puțin probabilă în care CNSC ar considera că ar trebui făcută o reevaluare bazată pe valori dintr-un anume test, intervenientul solicită Consiliului să constate că legalitatea procedurii ar fi afectată, pe motivul ambiguităților din caietul de sarcini, ambiguități care nu pot fi imputate ofertanților care au depus oferte conforme cu prevederile acestuia și, prin urmare, s-ar impune anularea procedurii.

Având în vedere că nu a avut acces la dosarul cauzei și nici la Anexele la contestația BMC până la depunerea cererii de intervenție, intervenientul precizează că își rezervă dreptul să-și completeze apărările în urma studierii dosarului cauzei.

Prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. 21411/26.04.2021, intervenientul a solicitat studierea dosarului cauzei.

Prin adresa nr. 110/27.04.2021, înregistrată la CNSC sub nr. 21702/27.04.2021, contestatorul a formulat concluzii scrise referitor la cererea de intervenție, solicitând respingerea motivelor invocate de Otokar în cererea sa de intervenție, motive pe baza cărora Otokar consideră contestația ca fiind nefondată, inclusiv, în subsidiar, solicită anularea procedurii de atribuire.

Pe cale de consecință, contestatorul solicită admiterea contestației sale, așa cum a fost formulată, neputând fi respinsă în baza unor motive netemeinice și totodată contradictorii oferite atât de Otokar, cât și de autoritatea contractantă, după cum va dovedi în continuare.

Pentru acesta, contestatorul precizează că este absolut necesar, în primul rând, ca CNSC să revadă punctul de vedere emis de autoritatea contractantă înscris în documentul înregistrat sub nr. 28919 din 16.04.2021, după cum redă în continuare:

"2) Raționamentul dezvoltat de contestatara în cuprinsul contestației, bazat pe o proporționalitate stabilită doar de consumul de combustibil conform test SORT 2 (l/100 Km) în calculul punctajului aferent factorului" Costurile cu poluanții este fals, deoarece conform algoritmului de calcul stabilit în Anexa 4 pentru determinarea costurilor cu poluanții trebuie efectuate mai multe operații aritmetice pornind de la date precizate în Certificatul de conformitate emis de producător"

3) Rugăm onoratul Consiliu să constate că datele procesate /introduse în algoritmul de calcul Anexa 4- Costurile cu poluanții " prezentat la pag 1003-1005 din oferta câștigătoare, sunt cele precizate în Certificatul de conformitate emis de producător (COC) prezentat la pag 668-669, respectiv

Descrierea motorului pag 160-171 din oferta câștigătoare, iar calculele prin care s-a obținut valoarea de 25.853,18 euro pentru costul cu poluanții au fost corect efectuate în Anexa 4- " Costurile cu poluanții prezentat în cadrul ofertei SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL, aspect verificat de către comisia de evaluare".

Or, contrar celor susținute de autoritatea contractantă, astfel cum acestea au fost redate anterior, mai exact: "...în calculul punctajului aferent factorului" costurile cu poluanții trebuie efectuate mai multe operații aritmetice pornind de la date precizate în Certificatul de conformitate emis de producător", OTOKAR, în cererea sa de intervenție. În acord cu BMC și confirmând susținerile BMC, precizează: "Astfel, potrivit Caietului de sarcini, Anexa 4- Impactul energetic și de mediu, costurile cu poluanții urmează a fi calculate potrivit algoritmului de calcul inclus în această Anexă. O parte din datele ce fac parte din acest algoritm urmau a fi extrase din fișa tehnică a motorului/certificarea CE a motorului, iar altele urmau a fi preluate din Testul SORT 2 aferent autobuzului ofertat".

În consecință, cum, chiar ofertantul declarat câștigător OTOKAR "vine" și demontează/combate susținerea autorității contractante în sensul că: "costurile cu poluanții trebuie efectuate pornind de la date precizate în certificatul de conformitate emis de producător" , nu se poate trage decât concluzia faptului că la momentul evaluării ofertelor, comisia de evaluare s-a aflat în eroare totală asupra modului de calcul al costurilor cu poluanții, neștiind practic ce să verifice /la ce să se raporteze și luând astfel de bune "costurile cu poluanții" OTOKAR, fără o minimă verificare.

Și acesta cu atât mai mult cu cât, însuși Otokar se contrazice singur, pe de o parte, confirma că costurile cu poluanții se calculau potrivit algoritmului de calcul din Anexa 4 utilizând date oferite din fișa tehnică a motorului /certificarea CE a motorului plus consumul de combustibil conform Testul Sort 2, cum susține și societatea sa, iar, pe de altă parte, tot Otokar, susține în cererea sa de intervenție, în mod expres următoarele:

"Mai mult, fără a intra în foarte multe detalii tehnice, spre deosebire de susținerile BMC, calculul costurilor cu poluanții este determinat și de alte elemente: de exemplu, alți poluanți, astfel cum rezultă chiar din Anexa 4, dar și de aspecte constructive, cum ar fi calibrarea motorului, calibrarea cutiei de viteză, selecția anvelopelor, masa autobuzului, structura aerodinamică a acestuia, etc."

Or, contestatorul precizează că la o simplă verificare a Algoritmului de Calcul al costurilor cu poluanții din Anexa 4, se poate constata cu ușurință că în afara de CO₂, NO_x și PM, mai există doar NMHC însă conform certificării CE a motorului CUMMINS, NMHC este 0 (zero).

De asemenea, Anexa 4-Algoritm de Calcul al costurilor cu poluanții-nu face nicio referire la faptul că în calculul costurilor cu poluanții este necesar să se ia în considerare "aspecte constructive precum calibrarea motorului, calibrarea cutiei de viteză, selecția anvelopelor, masa autobuzului, structura aerodinamică a acestuia, etc" , după cum susține în mod eronat Otokar.

Contestatorul precizează că datele din Fișa Tehnică/Certificarea CE a a motorului cu privire la CO₂ , NO_x și PM, nu au nicio legătură cu aspecte

constructive ale autobuzului precum calibrarea motorului, calibrarea cutiei de viteză, selecția anvelopelor, masa autobuzului, structura aerodinamică a acestuia.

De asemenea, contestatorul arată că a menționat și în contestație, menționează și acum, că poluanții CO₂, NO_x și PM solicitați a fi indicați în Anexa 4 se referă doar la motor, stabiliți de producătorul motorului prin teste în laborator, fără nicio legătură cu autobuzul, în timpul testelor efectuate motorul nefiind montat pe autobuz, în speță pe autobuzul Otokar, de unde rezultă netemeinicia susținerilor OTOKAR în sensul relevanței aspectelor constructive ale autobuzului.

Aspectele constructive masa autobuzului, selecția anvelopelor, structura aerodinamica, etc., invocate de Otokar pot doar influența consumul total de combustibil, ori acest consum a fost indicat de Otokar în Anexa 4, conform Testului Sort 2 (40,6 l/100 Km) mai mare cu 3 litri decât consumul de combustibil Sort 2 BMC (37,6 l/100 Km)

Or, în aceste condiții, când însuși Otokar afirmă prin cererea sa de intervenție că la calculul costurilor cu poluanții din Anexa 4 s-a raportat și la alți poluanți decât CO₂, NO_x și PM, inclusiv face referire la aspectele constructive ale autobuzului coroborat cu faptul că autoritatea contractantă a verificat costurile cu poluanții Otokar pornind de la Certificatul de Conformitate al producătorului, este mai mult decât evident că se impune obligatoriu reevaluarea ofertei Otokar cu referire la costurile sale cu poluanții raportat la respectarea cerințelor din caietul de sarcini -Anexa 4 - Impactul Energetic și Impactul de Mediu.

Și acesta atât mai mult cu cât, este imposibil, la aceleași emisii (măsurate de producătorul aceluiași motor, fără nicio legătură cu autobuzul), fie că ne raportăm la emisiile din Testul WHTC, fie că ne raportăm la emisiile din testul WHSC, costurile cu poluanții Otokar să fie mai scăzute decât costurile cu poluanții BMC, în condițiile în care Otokar are un consum de combustibil conform Sort 2 mai mare cu 3 l/100 Km decât consumul de combustibil Sort 2 BMC.

În pofida susținerilor sale, de altfel și dovedite prin simulații atașate contestației, contestatorul precizează că autoritatea contractantă și OTOKAR, desi au puncte de vedere diferite asupra modului de calcul al costurilor cu poluanții, astfel cum a arătat anterior, ambele susțin cu tărie că costurile cu poluanții OTOKAR: 25.853,18 euro sunt corecte și aceasta deoarece inclusiv ANAP, în control ex-ante, a validat punctajul obținut de asocierea câștigătoare ceea ce înseamnă, după cum susțin OTOKAR și autoritatea contractantă, implicit validarea modului de calcul și valorile oferite pentru costurile cu poluanții.

Însă, contestatorul arată că potrivit dispozițiilor art. 5 alin. (1) din OUG nr. 98/2017, cu modificările și completările ulterioare, controlul ex-ante al A.N.A.P, vizează verificarea conformității cu dispozițiile legale aplicabile în domeniul achizițiilor publice /sectoriale/concesiunilor, din punctul de vedere al regularității și calității, pe baza de liste de verificare, aspectele de oportunitate și/sau natura tehnică nefăcând obiectul controlului ex-ante după cum prevede și art. 5 alin. (7) din HG nr 419/2018 cu modificările și completările ulterioare.

Dovada clară în acest sens este faptul că A.N.A.P s-a sesizat doar asupra modului în care autoritatea contractantă a efectuat calculul punctajelor, verificarea informațiilor înscrise de ofertanți în Anexa 4, excedând atribuțiilor controlul ex-ante A.N.A.P și pe cale de consecință, nu poate constitui o dovadă a faptului că costurile cu poluanții Otokar sunt corecte.

Or, contestatorul precizează că verificarea/controlul informațiilor de natură tehnică înscrise de ofertanți în Algoritmul de calcul al costurilor cu poluanții din Anexa 4, este în sarcina comisiei de evaluare și se impune a o face cu diligență, conform cu atribuțiunile sale și raportându-se exclusiv la cerințele din caietul de sarcini- Anexa 4, adică se impune reevaluarea ofertei OTOKAR sub aspectul calculului costurilor cu poluanții.

A.N.A.P. nu a făcut decât să dovedească faptul că autoritatea contractantă nu a fost diligentă nici măcar în efectuarea calculului corect al punctajelor.

Dincolo de a-și motiva calcul corect al costurilor cu poluanții prin controlul ex-ante al A.N.A.P., contestatorul arată că Otokar susține în cererea sa de intervenție că diferența dintre costurile cu poluanții OTOKAR și costurile cu poluanții BMC, ar fi dată de faptul că emisiile nu sunt egale, nu sunt aceleași, respectiv Otokar a utilizat emisiile din Testul WHSC mai mici, iar BMC a utilizat emisiile din Testul WHTC, mai mari.

Or, un astfel de motiv nu poate constitui decât o modalitate subtilă de a induce în eroare CNSC care ar putea astfel să considere că la emisii mai mici ar putea rezulta costuri cu poluanții mai mici.

Nimic mai fals în condițiile respectării Algoritmului de Calcul din Anexa 4, contestatorul precizează că a susținut și dovedit prin simulație atașată contestației și astfel cum susține și în continuare, chiar și în condițiile în care OTOKAR a utilizat valorile emisiilor CO₂, NO_x și PM din testul WHSC, aplicând algoritmul de calcul al costurilor cu poluanții din Anexa 4, respectiv coroborând valorile emisiilor din test WHSC cu valoarea consumului său de combustibil conform Sort 2 (40,6 l/100 Km), nu rezultă în niciun fel costuri cu poluanții: 25.853,18 euro, astfel cum a declarat Otokar în oferta sa, costurile corecte cu poluanții Otokar în condițiile testului WHSC fiind în realitate mai mari, respectiv: 26 353, 96 euro.

Este simplu, având același motor, cunoscând valoarea emisiilor din testul WHSC, inclusiv consumul de combustibil Sort 2 OTOKAR (40,6 l/100 Km), nelipsind practic nicio informație relevantă, nu rămâne decât aplicarea algoritmul de calcul din Anexa 4 pentru a determina în mod corect costurile cu poluanții OTOKAR, acestea rezultând 26.353,96 euro, mai mari decât decât costurile cu poluanții BMC (26.029,39 euro) chiar și în condițiile în care BMC a utilizat valori ale emisiilor mai mari, din testul WHTC.

Contestatorul arată că nu a contestat faptul ca Otokar a utilizat în calculul costurilor cu poluanții informațiile din testul WHSC, ci a menționat în contestația sa că și în condițiile în care Otokar ar fi utilizat datele din testul WHSC, costurile cu poluanții OTOKAR, la un calcul corect, ar fi trebuit să iasă mai mari decât costurile cu poluanții BMC, chiar și în condițiile în care BMC s-a raportat la testul WHTC.

Este adevărat, în Anexa 4 se face doar o trimitere generală la fișa tehnică a motorului fără a se face diferența între cele două teste WHTC sau WHSC, motiv pentru care OTOKAR se consideră îndreptățit să utilizeze datele din testul WHSC, susținând în același timp, în numele autorității contractante că: aceasta a ales să le accepte pe amândouă pentru realizarea calculului, rămânând la dispoziția ofertanților să stabilească care dintre cele două teste sunt mai potrivite.

Or, BMC și ANADOLU, de buna credință, conform cu necesitățile de transport urban ale autorității contractante, au ales să utilizeze în mod corect valorile mai mari din Testul WHTC, spre deosebire de OTOKAR care a considerat că testul WHSC este mai "potrivit" interesului său, și anume acela de a obține costuri cât mai reduse cu poluanții pentru un punctaj cât mai mare.

Otokar, susține în continuare că în cuprinsul fișei de date sau al caietului de sarcini nu s-a stabilit regula în sensul că punctajul pentru consum ar trebui să fie identic cu cel pentru costurile cu poluanții.

Contestatorul menționează că este adevărat că în fișa de date nu a fost stabilită regula ca punctajul pentru consum ar trebui să fie identic cu cel pentru costurile cu poluanții, însă nici nu se putea stabili o astfel de regulă, o dată ce punctajul identic s-a dovedit a fi doar rezultatul unui calcul corect al costurilor cu poluanții în condițiile solicitate în Anexa 4.

De asemenea, contestatorul arată că a susținut în contestație și a tot repetat, cu cât consumul este mai mare, cu atât mai mare este și cantitatea de dioxid de carbon emisă.

Tehnic, neputând combate o astfel de realitate, contestatorul menționează că intervenientul OTOKAR încearcă doar a induce eroare CNSC precizând că: "*subscrisa are o valoare a emisiilor mai mare decât ceilalți doi ofertanți, aferent unui consum mai mare*".

Or, în aceste condiții de ce costurile sale cu poluanții au rezultat mai reduse și nu sunt proporționale cu consumul său de combustibil?

Contestatorul arată că motivarea alegerii testului WHSC în opinia OTOKAR, se bazează pe definițiile date de Regulamentul Tehnic Global Nr 4 al UNECE.

Or, definițiile invocate de Otokar pentru testele WHSC și WHTC sunt cele utilizate în prima ediție a Regulamentului Tehnic Global nr. 4 al UNCE din 25.01.2007, care în momentul de față nu mai este în vigoare.

Actualmente este în vigoare Amendamentul 3 din 26.012.2015 la Regulamentul Tehnic Global nr. 4 al UNCE unde descrierile testelor WHTC și WHSC corespund cu prevederile Regulamentelor UE 595/2009; 582/2011, respectiv R 49 CEE-ONU cu referire la prescripțiile generale referitoare la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro 6).

Deosebirea între caracterizarea ciclului WHSC din versiunea inițială, care nu se mai aplică în prezent și descrierea actuală conform amendament 3, este tocmai renunțarea la sintagma "*care acoperă gama tipică de funcționare a motoarelor grele*" pentru ciclul WHSC.

La această sintagma s-a renunțat deoarece:

- ambele cicluri caracterizează gama tipică de funcționare a motoarelor grele, dar în condiții diferite de utilizare. Referirea numai în cazul WHSC ar fi creat confuzie;

- așa cum a arătat, conform descrierii ciclurilor, WHSC este specific condițiilor de utilizare constante în regim autostradă sau drumuri naționale, iar WHTC este specific deplasărilor în trafic urban;

- ambele cicluri sunt necesare la omologarea unui motor, deoarece respectivul motor poate fi utilizat atât în regim urban cât și în regim autostradă. Omologarea motorului se face de către fabricantul motorului, care îl oferă producătorului de vehicule (de autobuze) atât pentru vehicule ce vor fi utilizate în trafic urban, cât și pentru vehicule destinate predominant traficului pe autostrăzi sau drumuri naționale și ocazional în trafic urban. Din acest motiv, motorul trebuie să asigure limitele de emisii poluante pentru ambele cicluri WHTC și WHSC.

Contestatorul arată că în Regulamentul 582/2011, Anexa III - verificare a emisiilor de evacuare - se specifică că procedura de încercare este cea din Anexa 4 din R 49 CE.

La punctul 7.2.1 din Anexa 4, R 49 CE se descrie ciclul WHTC, iar la punctul 7.2.2 se descrie ciclul WHSC.

7.2.1 Ciclul de testare tranzitorie WHTC

Ciclul de încercare în regim tranzitoriu WHTC este prezentat în apendicele 1 ca o succesiune la intervale de o secundă a vitezei normalizate și a valorilor cuplului... WHTC este arătat schematizat în figura 3.

Din diagrama din figura 3 și din tabelul din apendicele 1 (prezentate în extrasul din R49 CEE-ONU) se observă că ciclul se desfășoară la diferite turații și încărcări / valori cuplu ale motorului, care variază permanent, așa cum este practic specific unui ciclu de deplasare al unui autobuz urban.

7.2.2. Ciclu WHSC în rampă de încercare în regim staționar

Ciclul WHSC în rampă de încercare în regim staționar constă într-o serie de moduri normalizate de turație (viteză) și sarcină care se transformă în valori de referință pentru motorul supus încercării, pe baza curbei de funcționare a motorului. Motorul funcționează în fiecare mod pe perioada prescrisă.

Din punct de vedere tehnic, motorul funcționează la intervale de timp lungi la aceeași viteză și încărcare. Rampele de testare sunt tocmai intervalele lungi de timp în care motorul funcționează la viteza și sarcina stabilizată. Aceste rampe sunt definite în tabelul 1 din extrasul din Regulamentul 49 CEE-ONU anexat iar intervalele lungi de timp în care motorul funcționează stabilizat (aceeași viteză și încărcare) nu sunt specifice deplasării în regim urban, unde datorită condițiilor de trafic viteza și încărcarea motorului variază permanent. Această funcționare în intervale lungi de timp în care motorul funcționează stabilizat (aceeași viteză și încărcare) sunt specifice deplasărilor constante pe autostradă sau drumuri naționale unde se poate menține viteza și încărcarea constantă, stabilizată, un regim caracteristic transportului între orașe.

În susținerea celor precizate, contestatorul anexază extras din R 49 CEE cu descrierea ciclurilor WHTC și WHSC, inclusiv Amendamentul 3 din 26.12.2015 la Regulamentul Tehnic Global nr. 4 al UNCE în vigoare inclusiv

dovada faptului că în omologarea autobuzului ofertat, inclusiv a motorului în consecință, sunt respectate doar prevederile Regulamentelor UE 595/2009; UE 582/2011, Regulamentul Tehnic Global nr. 4 al UNCE nefiind indicat ca fiind respectat în omologarea motorului care echipează autobuzele ofertate.

În consecință, în opinia contestatorului, faptul că Otokar a ales mai "potrivit" în determinarea costurilor cu poluanții să utilizeze datele din Testul WHSC în baza unor definiții oferite de un amendament (care nu mai este în vigoare) la Regulament Tehnic Global nr. 4 al UNCE, inclusiv faptul că acest regulament nu se aplică la omologarea autobuzului, inclusiv a motorului, nu poate constitui un motiv temeinic de anulare a procedurii.

Nu este culpa autorității contractante că aceasta nu a indicat care dintre cele două teste (WHTC și WHSC) trebuie folosite, alegerea testului ținând doar de respectarea legii în vigoare de către ofertanți, de respectarea omologării CE a motorului, inclusiv omologarea autobuzului ofertat, inclusiv de a acționa cu bună credință conform obiectului achiziției, respectiv achiziționarea de autobuze pentru transport urban.

Ce poate fi mai edificator în a demonstra reaua credință Otokar, decât faptul că deși declarat câștigător, Otokar solicită anularea procedurii de atribuire în subsidiar.

Contestatorul precizează că chiar și în condițiile utilizării testului WHSC, astfel cum a susținut de la început, aplicând algoritmul de calcul din Anexa 4, costurile cu poluanții Otokar nu rezultă în niciun fel 25.853,18 și pentru care a primit un punctaj de 10,95 puncte, costurile sale corecte, utilizând Testul WHSC fiind: 26.353,96 euro, pentru care trebuie să primească maxim 10,75 puncte, punctaj care îl situează automat pe locul 2 în clasamentul total.

Acesta este motivul real pentru care Otokar solicită în subsidiar anularea procedurii de atribuire, or nu este cazul.

Contestatorul arată că a susținut încă de la început în contestație, că costurile cu poluanții OTOKAR sunt greșite, acestea nu pot fi mai reduse decât costurile cu poluanții BMC, indiferent că OTOKAR a utilizat testul WHTC sau Testul WHSC, consumul de combustibil Sort 2, făcând practic diferența, considerând că Otokar fie nu a utilizat valorile corecte, fie a greșit la transformarea unității de măsură, fie a greșit practic la calcul aritmetic, însă, văzând cererea de intervenție, nu poate să spună decât că Otokar a acționat intenționat spre a obține un cost al poluanților cât mai redus pentru un punctaj cât mai mare la factorul de evaluare "costurile cu poluanții" în detrimentul celorlalți ofertanți care au prezentat costuri corecte cu poluanții.

La un calcul corect al costurilor cu poluanții cine ar putea solicita anularea procedurii de atribuire, mai ales în condițiile în care ești declarat câștigătorul procedurii.

Pe scurt, contestatorul face următoarele precizări:

Cererea de intervenție a OTOKAR nu face decât să dovedească că societatea sa are dreptate în tot ceea ce a susținut până acum.

OTOKAR susține în cererea sa de intervenție că în calculul costurilor cu poluanții intră și masa autovehiculului, calibrarea cutiei de viteză, specificul anvelopelor etc.

Însă, în Anexa 4 - Impactul energetic și impactul de mediu se precizează în clar calculul costurilor cu poluanții se face doar prin raportare la fișa tehnică de motor/Certificare CE motor și consumul de combustibil SORT 2.

Nu are nicio legătură fișa tehnică a motorului/certificare CE a motorului cu specificul anvelopelor etc.

Este clar că OTOKAR a urmărit în orice mod să obțină costuri cu poluanții cât mai reduse pentru a obține un punctaj cât mai mare, utilizând chiar și testul WHSC, însă și cu acest test, costurile sale cu poluanții sunt calculate greșit, fără respectarea algoritmului de calcul al costurilor cu poluanții din Anexa 4.

A atașat contestației sale simulație calcul costuri cu poluanții OTOKAR în condițiile utilizării de către acesta a Testului WHSC .

În aceste condiții, există motive temeinice chiar și pentru declararea neconformă a ofertei OTOKAR.

OTOKAR știind bine că costurile sale cu poluanții nu sunt corecte și conștientizând că se află în situația de a pierde licitația, solicită anularea procedurii de atribuire, bazându-se pe motive netemeinice.

Nimeni nu solicită anularea procedurii de atribuire în condițiile în care oferta sa a fost întocmită corect, mai ales în condițiile în care a fost anunțat și câștigătorul procedurii în cauză.

Contestatorul precizează că societatea sa, spre deosebire de OTOKAR, a fost de la bun început de bună credință, cererea de intervenție OTOKAR nu face decât să confirme că BMC are dreptate din toate punctele de vedere, drept pentru care solicită CNSC să verifice oferta OTOKAR sub aspectul modului de calcul al costurilor cu poluanții și să constate că OTOKAR a prezentat costuri cu poluanții greșite.

La un calcul corect al costurilor cu poluanții conform algoritmului de calcul din Anexa 4, costurile cu poluanții OTOKAR sunt mai mari decât costurile cu poluanții BMC, automat aceasta însemnând că oferta BMC TRUCK & BUS SA trebuie declarată câștigătoare.

În concluzie, față de cele toate menționate anterior, contestatorul consideră că motivele invocate de OTOKAR se impun a fi respinse.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 22930/05.05.2021, intervenientul formulează concluzii scrise în urma studierii dosarului achiziției publice la CNSC, solicitând admiterea cererii de intervenție astfel cum a fost formulată în sensul:

- respingerii contestației BMC ca nefondată și menținerii raportului procedurii nr. 22856/24.03.2021;
- în subsidiar, în ipoteza admiterii contestației BMC, anularea procedurii în temeiul art. 212 alin. (1) lit. b) din Legea 98/2016.

1. Cu titlu preliminar, intervenientul arată că toate pretențiile BMC se impun a fi respinse, pentru următoarele argumente, dezvoltate pe larg în continuare. Pe scurt:

(a) Intervenientul menționează că BMC impune Consiliului o interpretare proprie a prevederilor Caietului de sarcini - Caietul de sarcini NU include regula pretinsă de BMC potrivit căreia doar testul WHTC urma a fi folosit.

Astfel, intervenientul arată că Anexa 4 stabilește exclusiv că valorile consumului de combustibil urmau a fi preluate din Fișa tehnică a motorului. Or, așa cum a arătat, intervenientul menționează că fișa tehnică a motorului include atât valorile din testul WHTC și cele din testul WHSC, pe deplin aplicabile emisiilor motorului în stare de funcționare, fără a specifica în vreun fel că testul WHTC sau WHSC (sau exclusiv unul dintre ele) ar fi aplicabil ciclului urban.

De asemenea, intervenientul precizează că BMC propune prin contestația formulată interpretări și reguli proprii (neconfirmate de autoritatea contractantă), precum și elemente care nu se întemeiază și nu sunt susținute de prevederile caietului de sarcini.

Intervenientul precizează că inclusiv adresa producătorului motorului Cummins invocată de către BMC în sprijinul afirmațiilor sale denotă netemeinicia argumentelor contestatorului. În răspunsul său, producătorul arată că valorile testului WHSC pot fi folosite la determinarea emisiilor și poluanților, fără a face vreo diferență între cele două teste sau la condițiile de trafic pe care acestea le reprezintă.

(b) De asemenea, intervenientul menționează că a utilizat valorile corecte pentru testul WHSC pentru toți poluanții din Anexa 4, utilizând fie formulele din Anexa 4 (acolo unde acestea existau - de exemplu în cazul NOx și PM) și formule prezentate de organisme internaționale de acreditare, aplicabile pe larg în industria autobuzelor, în lipsa unei astfel de formule în Caietul de sarcini, cum ar fi cazul poluantului CO₂.

BMC nu poate pretinde că OTOKAR trebuia să utilizeze formula de convertire a NOx și PM pentru CO₂, neexistând niciun fundament, respectiv nicio cerință în caietul de sarcini pentru o astfel de afirmație.

Intervenientul precizează că NOx și PM sunt poluanți diferiți față de CO₂, iar în lipsa unei formule în Anexa 4 cu privire la convertirea CO₂ din g/kWh în g/km, ofertanții au putut folosi formula uzuală de convertire (prin utilizarea coeficientului DEFRA), metodă validată de organisme internaționale de acreditare din industrie, astfel cum va arăta în cele ce urmează.

De asemenea, intervenientul arată că BMC încearcă să sugereze în mod eronat Consiliului că OTOKAR ar fi trebuit să folosească formula de calcul pentru poluanți diferiți prin asimilare, în loc să folosească o formulă specifică și aplicată exclusiv pentru CO₂.

(c) De asemenea, în continuare, intervenientul precizează că va demonta afirmația BMC potrivit căreia rezultatele testului WHSC ar genera emisii mai reduse de poluanți. Va arăta că NU în toate cazurile un consum mai mare echivalează cu emisii mai mari de CO₂ (de exemplu), iar tipul testului WHSC sau WHTC nu impactează emisiile acestui poluant.

(d) Cu privire la capătul său subsidiar de cerere, privind anularea procedurii în ipoteza admiterii contestației de către CNSC, intervenientul arată că acesta reprezintă exclusiv exercitarea firească și cu diligență a

drepturilor procesuale ale OTOKAR pentru situația puțin probabilă în care CNSC ar considera că ofertele nu ar putea fi comparate datorită abordărilor particularizate ale ofertanților.

În continuare, intervenientul prezintă o detaliere a tuturor argumentelor prezentate pe scurt anterior.

2. Cu privire la punctul de vedere al autorității contractante, intervenientul arată că, în contradicție cu susținerile BMC, acesta este întemeiat, relevând în esență următoarele aspecte pe deplin valabile și corecte în raport de cererea de intervenție:

(i) Consumul specific de combustibil declarat de societatea sa este, într-adevăr, de 207,13g/kWh, conform Fișa tehnică motor, iar calculul costurilor cu poluanții a luat în calcul această valoare cuprinsă în testul WHSC, valoare pe deplin acceptabilă conform cerințelor caietului de sarcini, care prevedea exclusiv necesitatea folosirii valorilor din Fișa tehnică a motorului, fără a stabili obligativitatea folosirii testului WHSC sau a testului WHTC.

(ii) Regula stabilită în mod arbitrar de către BMC potrivit căreia punctajul pentru factorul de evaluare referitor la consumul de combustibil trebuie să fie egal cu cel aferent costurilor cu poluanții NU există conform fișei de date, autoritatea contractantă arătând în mod corect că valorile din fișa tehnică a motorului și operațiunile aritmetice din Anexa 4 sunt singurele aspecte luate în calcul pentru determinarea punctajului aferent factorului de evaluare Costuri cu poluanții. Punctajul obținut la un alt factor de evaluare este irelevant, cu atât mai mult cu cât autoritatea contractantă a stabilit doi factori de evaluare diferiți (cu pondere de 11%) în loc de unul singur (cu pondere de 22%).

(iii) De asemenea, în mod corect a precizat autoritatea contractantă că datele introduse de societatea sa în Anexa 4 sunt cele din documentele emise de producător, incluse la pct. 8.20 din oferta societății sale, astfel cum a arătat și prin cererea de intervenție.

3. Cu privire la concluziile scrise ale BMC, intervenientul arată că argumentele expuse sunt neîntemeiate pentru următoarele motive:

(i) Astfel cum a arătat în cererea de intervenție, Anexa 4 din Caietul de sarcini stabilește că valorile pentru efectuarea calcului vor fi preluate din fișa tehnică a motorului/certificarea CE a motorului, FĂRĂ a face diferența între cele două teste WHTC sau WHSC. În lipsa unei precizări exprese pentru folosirea unuia dintre cele două teste, rezultă că ambele teste sunt acceptate, iar ofertanții puteau să le folosească ca atare în calculul costurilor cu poluanții.

În mod fals susține BMC în concluziile scrise că *„toți ofertanții trebuiau să folosească valorile consumului de combustibil, [...] acestea neputând fi altele decât cele înscrise în testul WHTC [...]”*.

Așa cum a arătat anterior și pe larg în cadrul cererii de intervenție, caietul de sarcini NU include o astfel de regulă, Anexa 4 stabilind exclusiv că valorile consumului de combustibil urmau a fi preluate din Fișa tehnică a motorului. Or, așa cum a arătat, intervenientul precizează că fișa tehnică a motorului include atât valorile din testul WHTC și cele din testul WHSC, pe deplin aplicabile emisiilor motorului în stare de funcționare. BMC propune

prin contestația formulată interpretări și reguli proprii (neconfirmate de autoritatea contractantă) și elemente care nu se întemeiază și nu sunt susținute de prevederile valetului de sarcini.

Intervenientul solicită Consiliului să observe că modul în care OTOKAR a prezentat costurile cu poluanții din Anexa 4 este conform inclusiv cu adresa transmisă de către producătorul motorului Cummins, anexă la concluziile scrise BMC, prin care acesta confirmă că valorile testului WHSC pot fi folosite la determinarea emisiilor și poluanților, fără a face vreo diferență între cele două sau la condițiile de trafic pe care acestea le reprezintă.

*"Noi Cummins, ca producător al motorului Cummins B6.7E6D30B omologat cu Certificat de Omologare de tip CE nr. e5*595/2009*2018/932D*0018*00, confirmăm prin prezenta că motorul Cummins B6.7E6D30B este parte din familia de motoare B6.7E6D pentru care valorile emisiilor pot fi raportate din Certificatul de Omologare de tip CE nr. e5*595/2009*2018/932D*0018*00 la locațiile din omologare de mai jos:*

- 1.4.1 test WHSC, Tabel 4 – test WHSC
și
- 1.4.2 test WHTC, Tabel 5 – test WHTC

Acestea sunt singurele valori oficiale care pot fi utilizat de către producătorii de autobuze în documentele lor de omologare: Certificat de omologare/Certificat de conformitate (COC) etc."

În continuare, intervenientul arată că, utilizând valorile testului WHSC din fișa tehnică a motorului, calculul poluanților declarat de către societatea sa în ofertă este corect.

(ii) Otokar a folosit în mod corect valorile din testul WHSC în Anexa 4 din ofertă.

Intervenientul arată că valorile pentru calculul costurilor cu poluanții ce urmau a fi preluate din Fișa tehnică a motorului erau cele din imaginea de mai jos:

Tabelul 4 – Încercarea WHSC

Testul WHSC (dacă este cazul) ⁽¹⁰⁾ ^(d5)							
(1)	CO	THC	NMHC ^(d4)	NO _x	PM	NH ₃	PM Număr
	1.3	1.3	NA	1.15	1.05	1	1
Emisii	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC ^(d4) (mg/kWh)	NO _x (mg/kWh)	PM (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	PM Număr (#/kWh)
Rezultatul încercării	18.00	44.00	NA	54.00	2.90	0.28	3.822x10 ¹¹
Calculat cu DF	23.40	57.20	NA	62.10	3.05	0.28	3.822x10 ¹¹
Masa emisiilor de CO ₂ : 657 g/kWh							
Consumul de combustibil: 207,13 g/kWh							

Intervenientul menționează că pentru NO_x și PM a fost nevoie să transforme valorile din testul WHSC, care sunt exprimate în mg/kWh, în g/kWh, astfel cum a fost solicitat prin caietul de sarcini. Prin urmare, valorile utilizate de societatea sa în Anexa 4 la oferta Asocierii au fost: (i) pentru NO_x, valoarea utilizată a fost de 0,06210 g/kWh (adică 62,10 mg/kWh); (ii) pentru PM, valoarea utilizată a fost de 0,00305 g/kWh (adică 3,05 mg/kWh).

Pentru CO₂, având în vedere că testul WHSC include o valoare exprimată în g/kWh, iar caietul de sarcini stabilea că CO₂ trebuie să fie exprimat în g/km, societatea sa a efectuat această conversie, rezultând o valoare de 1048,008 g/km.

În opinia intervenientului, BMC, în mod eronat, susține că pentru a converti valoarea CO₂ din g/kWh în g/km ar fi trebuit să folosească formula indicată în Algoritmii de calcul pentru transformarea emisiilor NO_x și PM din g/kWh în g/km, respectiv $E1/E4 \cdot \text{valoarea din Fișa certificare motor} \cdot 10$. Astfel cum arată chiar BMC, aceasta este formula de calcul indicată exclusiv pentru NO_x și PM la punctele 7 și 9 din Anexa 4 la Caietul de sarcini.

În ceea ce privește calculul emisiilor CO₂, intervenientul precizează că o astfel de formulă NU este prevăzută de caietul de sarcini, prin urmare, în mod repetat, BMC adaugă la caietul de sarcini prin raportare la interpretări proprii, care nu sunt confirmate de documentația de atribuire. Astfel, BMC nu poate pretinde că OTOKAR trebuia să utilizeze formula de conversie a NO_x și PM pentru CO₂, neexistând niciun fundament, respectiv nicio cerință în caietul de sarcini pentru o astfel de afirmație.

De asemenea, intervenientul menționează că NO_x și PM sunt poluanți diferiți față de CO₂, iar în lipsa unei formule în Anexa 4 cu privire la convertirea CO₂ din g/kWh în g/km, ofertanții au putut folosi formula uzuală de conversie (prin utilizarea coeficientului DEFRA), metodă validată de organisme internaționale de acreditare din industrie, astfel cum va arăta în continuare.

Intervenientul precizează că a calculat CO₂ din g/kWh în g/km, astfel cum a fost solicitat la poziția 5 din Anexa 4, respectiv "conform Fișă tehnică motor", utilizând valoarea coeficientului DEFRA pentru motor (Cummins B6.7E6D), care este de 2581,3 g/l, după cum rezultă din Raportul tehnic pentru măsurarea emisiilor de poluanți al unui autobuz tip KENT având același motor ca autobuzele livrate în procedura ce face obiectul contestației BMC, și anume motorul Cummins ISB6.7E6D („Raportul tehnic”) (Anexa 1 la prezentele Concluzii scrise - Document confidențial).

Valoarea coeficientului DEFRA este o metodă uzuală de a calcula emisiile de CO₂ în g/km, folosită de instituții acreditate de testare (cum ar fi în cazul de față TÜV Italia srl și Soluzioni Ingegneria srl), acceptată pe larg în Uniunea Europeană.

Prin urmare, intervenientul menționează că s-a raportat la o modalitate de calcul pentru calculul CO₂ corectă din punct de vedere tehnic, aprobată de instituții internaționale cu o vastă experiență în domeniu. Este surprinzător faptul că BMC, care are o activitate îndelungată în această industrie, nu recunoaște această modalitate de calcul (care, așa cum a arătat, este una comună) și consideră (în mod neîntemeiat) valoarea CO₂ prezentată de societatea sa ca fiind greșită.

Mai mult decât atât, intervenientul precizează că BMC încearcă să sugereze în mod eronat Consiliului că OTOKAR ar fi trebuit să folosească formula de calcul pentru poluanți diferiți prin asimilare, în loc să folosească o formulă specifică și aplicată exclusiv pentru CO₂.

Intervenientul arată că acest Raport tehnic și valorile cuprinse în acesta prezintă relevanță atât din perspectiva faptului că reflectă măsurarea

emisiilor de poluanți pentru același motor ca cel din prezenta procedură, cât și din perspectiva validării calculului emisiilor de CO₂ efectuat în oferta societății sale. Practic, Raportul tehnic include coeficientul DEFRA pentru chiar motorul cu care sunt echipate autobuzele ce fac obiectul prezentei proceduri (astfel cum se poate observa din pag. 4 din Raportul tehnic prin comparație cu Fișa tehnică a motorului din oferta societății sale, pag. 669).

Pentru a demonstra corectitudinea valorilor din acest Raport tehnic, intervenientul va analiza întâi exemplificativ situația poluantului NO_x (pentru care sunt aplicate formulele indicate în Anexa 4) și, ulterior, situația CO₂ (pentru care Anexa 4 NU stabilește o formulă specifică și pentru care societatea sa a aplicat valoarea coeficientului DEFRA a motorului, conform modalității corecte de calcul).

Astfel, intervenientul arată că potrivit Anexei 1 (pag. 7), valorile tuturor emisiilor poluanților (cu EXCEPȚIA CO₂) exprimate conform testului WHSC (obținute conform documentației de omologare a motorului), au fost calculate în g/km prin aceeași formulă cu cea din Anexa 4 solicitată și de autoritatea contractantă, cu excepția CO₂, astfel cum va arăta prin calculul exemplificativ prezentat în continuare:

Valoarea NO_x din Raportul tehnic este de 88,11 mg/km (sau 0,08811 g/km), valoare care se obține chiar prin aplicarea formulelor din Anexa 4 din Caietul de sarcini.

Dacă se aplică formula din Anexa 4 pentru calculul emisiilor de poluanți în g/km, adică formula de la pct. 7: NO_x (g/km) = (consumul total de combustibil/consumul specific de combustibil net) x emisiile de NO_x (în g/kWh), rezultă următorul calcul:

30,99 kg/100 km (consumul total de combustibil din Raportul tehnic pentru autobuzul la care acesta se referă, dar care este echipat cu același motor) / 218,4 g/kWh (consumul specific de combustibil net din Raportul tehnic pentru autobuzul la care acesta se referă, dar care este echipat cu același motor) x (54 x 1,15 mg/kWh) (emisiile NO_x din testul SORT 1 de înmulțit cu coeficientul CUNA 503) =
(30,99x1000/100) g/km / 218,4 g/kWh x (54x1,15/1000) g/kWh = 309,9 g/km / 218,4 g/kWh x 0,0621 g/kWh = 0,08811 g/km.

Se observă că inclusiv valoarea de 0,0621 g/kWh este identică cu cea din Fișa tehnică/omologarea motorului (Anexa 8.20 din oferta Otokar, redată în captură mai sus) din testul WHSC. Mai mult, aplicând formula din Anexa 4, rezultă aceeași valoare ca cea din Raportul tehnic pentru NO_x și anume 88,11 mg/km sau 0,08811 g/km.

Aceași modalitate de calcul (folosind formulele din Anexa 4) poate fi aplicată pentru toți ceilalți poluanți și se vor obține valori identice ca cele incluse în Fișa tehnică/omologarea motorului depusă în anexa 8.20 din oferta Otokar. De exemplu: prin înmulțirea valorii PM din Raportul tehnic (2,90 mg/kWh) cu valoarea coeficientul CUNA 503 (1,05) se va obține o valoare de 3,05 mg/kWh, identică cu valoarea PM arătată în Anexa 8.20 a omologării motorului.

Rezultă astfel că acolo unde a existat o formulă de calcul în Anexa 4 din caietul de sarcini, societatea sa a folosit-o, datele rezultate fiind oricum aceleași cu cele din raportul tehnic prezentat exemplificativ (valorile

aplicându-se pe deplin, fiind același motor) și Fișa tehnică a motorului. Acolo unde Anexa 4 nu a prevăzut o formulă de calcul (cazul CO₂), societatea sa s-a raportat la o modalitate de calcul statuată și validată de organisme de acreditare - cea care utilizează coeficientul DEFRA.

Prin urmare, având în vedere că: (i) Anexa 4 NU prevedea o formulă de calcul pentru CO₂, similară cu cea pentru NO_x sau PM și că (ii) în lipsa unei astfel de formule exprese societatea sa a utilizat o metodă de calcul uzuală și validată de organisme internaționale de acreditare, rezultă că metoda utilizată de OTOKAR este pe deplin întemeiată, iar argumentele BMC sunt lipsite de orice fundament. Spre deosebire de BMC (care a utilizat formule prin asimilare, fără justificare tehnică), societatea sa a folosit o metodologie validată de organisme acreditate.

Intervenientul arată că potrivit Raportului tehnic pentru măsurarea emisiilor de poluanți din Anexa 1, valoarea coeficientului DEFRA este 2571,3 g/l, iar indicațiile organismului de acreditare erau cele de la pct. 7 de mai jos (privind utilizarea coeficientului DEFRA):

7	Emissione CO ₂ / CO ₂ emission	(g/l)	2581,30
---	--	-------	---------

7 - Dato di emissione CO₂ da standard DEFRA e verificato da calcolo stechiometrico in ipotesi di combustione ideale / CO₂ emission data from DEFRA standard and verified by stoichiometric calculation under the hypothesis of ideal combustion.

Intervenientul menționează că a înmulțit valoarea consumului total de combustibil conform acestui test SORT 2, adică 40,6 l/100 km, rezultând o valoare de 1048 g/km.

$$2581,3 \text{ g/l} \times 40,6 \text{ l/100 km} = 1048 \text{ g/km.}$$

Aplicând aceste valori la algoritmul de calcul al costurilor cu poluanții din Anexa 4 la Caietul de sarcini, a rezultat un calcul corect cu poluanții de 25.853,18 euro.

Spre deosebire de BMC care a aplicat formula de calcul pentru NO_x și PM exclusiv prin asimilare, fără niciun fundament tehnic și în lipsa oricărei indicații în caietul de sarcini în acest sens, intervenientul precizează că societatea sa a utilizat o metodă certificată și acceptată pe larg în industrie, și anume, conform coeficientului DEFRA. Prin urmare, toate argumentele BMC sunt nefondate și se impun a fi respinse.

De asemenea, intervenientul subliniază că un raport tehnic pentru măsurarea emisiilor de poluanți, astfel cum este cel atașat în Anexa 1, deși este aferent unui autobuz urban, utilizează valorile testului WHSC (astfel cum a exemplificat mai sus pentru NO_x). Prin urmare, afirmația BMC potrivit căreia exclusiv testul WHTC este aferent circulației urbane, nu este justificată. Intervenientul arată că natura condițiilor de trafic (urban sau extra-urban) este dată și se regăsește în condițiile testului SORT (1, 2 sau 3) al autobuzului. Testele WHSC/WHTC NU reflectă aceste condiții de trafic. Mai mult, regulamentele internaționale în materie NU specifică faptul că testul WHSC sau WHTC ar fi specific exclusiv traficului urban sau extra-urban, prin urmare, argumentele din contestația BMC sunt exclusiv interpretări proprii ale contestatorului, nesusținute din punct de vedere tehnic sau legal.

Intervenientul clarifică pentru BMC că societatea sa a precizat în cadrul cererii de intervenție că emisiile CO₂/alți poluanți depind în mod direct și de alți factori, cum ar fi calibrarea motorului, calibrarea cutiei de viteze, selecția anvelopelor, masa autobuzului, structura aerodinamică a acestuia etc, aspect menționat exclusiv pentru a demonta afirmația absolută și în același timp eronată a contestatorului potrivit căreia exclusiv consumul de combustibil influențează poluanții.

De exemplu, conform Raportului tehnic descris mai sus, se poate vedea cu claritate că valoarea emisiilor de CO₂ este aceeași atât în testul WHSC, cât și în testul WHTC, și anume 2581,3 g/l, astfel cum rezultă din pag. 7 și 8. Prin urmare, rezultă că afirmația BMC de mai sus este eronată, și NU în toate cazurile un consum mai mare echivalează cu emisii mai mari, iar tipul testului WHSC sau WHTC nu impactează emisiile acestui poluant.

În același timp, intervenientul precizează că în Anexa 4, astfel cum poate observa chiar CNSC, a utilizat exclusiv valorile din testul WHSC al motorului oferat, valori permise conform caietului de sarcini, fără a lua în calcul elementele constructive descrise mai sus. La o simplă verificare a Anexei 4 se poate observa că societatea sa a utilizat, conform cerințelor din caietul de sarcini, valorile din testul WHSC din fișa tehnică a motorului, iar în cazul CO₂, în lipsa unei formule de convertire din g/kWh în g/km în fișa de date, a realizat acest calcul utilizând coeficientul DEFRA, așa cum a arătat anterior.

De asemenea, intervenientul precizează că afirmațiile BMC potrivit cărora OTOKAR a indicat aceste date cu rea-credință pentru a induce în eroare autoritatea contractantă sau CNSC, sunt tendențioase. Intervenientul menționează că societatea sa a folosit datele din Fișa tehnică a motorului în deplină conformitate cu Anexa 4 a Caietului de sarcini. Niciun ofertant nu depune o ofertă în cadrul procedurii pe care își dorește să o câștige (sens în care depune și eforturi consistente pentru pregătirea și depunerea ofertei), în care să fi introdus cu bună știință (cum susține BMC) date (ce constituie și factor de evaluare) ce sunt în dezacord cu cerințele documentației de atribuire, angrenând resurse semnificative doar pentru ca oferta acestuia să fie respinsă. O astfel de interpretare a BMC este speculativă și nu poate fi luată în calcul de către CNSC.

În același timp, intervenientul subliniază faptul că în lipsa unor precizări exprese în cuprinsul caietului de sarcini, ofertanții au libertatea de a oferta în consecință, fără a fi ținuți de „reguli” sau interpretări ale altor ofertanți. Societatea sa s-a raportat exclusiv la cerințele autorității contractante din caietul de sarcini și la standarde în industrie, pe care consideră că le-a îndeplinit ca atare. În mod judicios și autoritatea contractantă s-a raportat doar la cerințele din caietul de sarcini fără a se lăsa influențată de oferta altor participanți. Modalitatea în care ofertanții BMC și ANADOLU au ofertat NU este de natură să invalideze calculul OTOKAR, iar autoritatea a validat oferta OTOKAR ca fiind conformă cu caietul de sarcini.

De asemenea, intervenientul ține să reitereze faptul că prin contestația formulată BMC nu poate să urmărească completarea sau modificarea în orice fel a prevederilor documentației de atribuire și nici să recomande modalități de calcul în scopul evaluării ofertelor.

În ceea ce privește capătul subsidiar de cerere, privind anularea procedurii în ipoteza admiterii contestației de către CNSC, intervenientul arată că acesta reprezintă exclusiv exercitarea firească și cu diligență a drepturilor procesuale ale Otokar. Deși în mod evident societatea sa consideră că modul de calcul al costurilor cu poluanții a fost în deplin acord cu caietul de sarcini, NU poate ignora faptul că au existat abordări particularizate în ceea ce privește Anexa 4.

În consecință, nu poate exclude ipoteza în care, din cauza acestor abordări specifice, CNSC ar putea decide că valorile unuia din cele două teste WHTC / WHSC ar fi fost mai potrivite față de celălalt. Cu toate acestea, în lipsa unei prevederi exprese în caietul de sarcini, CNSC nu ar putea adăuga la prevederile acestuia, stabilind în locul autorității contractante care dintre cele două teste ar fi trebuit să fie folosit în calculul costurilor cu poluanții.

Prin urmare, într-o astfel de situație, nu se poate exclude soluția potrivit căreia CNSC ar considera că, deși atât Otokar, cât și BMC și Anadolu au oferit conform caietului de sarcini (având în vedere că acesta permitea folosirea valorilor WHSC sau WHTC), ofertele nu ar putea fi comparate datorită abordărilor particularizate, singura soluție la îndemâna Consiliului fiind anularea procedurii în baza art. 212 alin. (1) lit. b) din Legea 98/2016.

În susținerea celor precizate, intervenientul atașează Anexa 1 - Raport tehnic pentru măsurarea emisiilor de poluanți al unui autobuz Otokar echipat cu motorul Cummins ISB6.7E6D, emis de TÜV Italia SRL și Soluzioni Ingengeria SRL.

Prin adresa nr. 119/07.05.2021, înregistrată la Consiliu sub nr. 23787/10.05.2021, contestatorul formulează răspuns la concluziile scrise formulate de intervenient.

Contestatorul precizează că, deși până la ultimele concluzii scrise Otokar susținea că pentru determinarea costurilor cu poluanții a utilizat valorile emisiilor din Testul WHSC, mai nou, Otokar, contrar decii celor susținute până acum, aduce în atenția CNSC faptul că a utilizat o "metodă de calcul uzuală și validată de organisme internaționale de acreditare" , precizând totodată că: *"Valorea coeficientului DEFRA este o metodă uzuală de a calcula emisiile de CO2 în g/Km, folosită de instituții acreditate de testare (cum ar fi în cazul de față TUV Italia Srl și Soluzioni Ingengeria Srl), acceptată pe larg în Uniunea Europeană"*.

Or, să susți că "utilizarea coeficientului DEFRA" pentru convertirea CO2 din g/kWh în g/km este o formulă uzuală de convertire, metoda validată de organisme internaționale de acreditare din industrie, mai trebuie să și dovedești.

TÜV Italia srl și Soluzioni Ingengeria srl, nu sunt organisme notificate CEE-ONU (nici ca Servicii tehnice nici ca Autorități competente) și în concluzie nu sunt instituții acreditate de testare și orice raport sau document emis de acestea nu au valoare oficială.

Contestatorul arată că lista organismelor notificate și acreditate CEE - ONU se găsește pe site-ul oficial www.unece.org - link <https://unece.org/sites/default/files/2021-02/ECE-TRANS-WP.29-343->

Rev.29-Add.1.pdf (in Anexa 1 la documentul respectiv). Cele 2 firme menționate anterior nu apar pe această listă.

Contestatorul precizează că BMC are o activitate îndelungată în industria auto, ori DEFRA (Departament for Environment, Food & Rural Affairs) în traducere înseamnă Departamentul pentru mediu, alimente și afaceri rurale din Anglia (afara UE).

Pe de altă parte, din însăși concluziile scrise Otokar – pct. 3 Coeficient DEFRA pentru calcul emisii CO₂ - rezultă clar că acest coeficient DEFRA este un coeficient verificat prin calcul stoichiometric (obținut în urma unui calcul teoretic într-o reacție chimică) în ipoteza arderii ideale.

Or, într-un motor termic, este imposibil să existe, din punct de vedere tehnic, ardere ideală. Arderea ideală este o utopie care se întâlnește doar în teorie și nu ține cont de influențele factorilor obiectivi.

În concluzie, OTOKAR însuși confirmă că a utilizat un coeficient teoretic DEFRA care nu are nicio legătură cu valoarea CO₂ dată de către producătorul motorului, astfel cum se solicită în Anexa 4 (CO₂ din Fișa Tehnică de Motor).

Spre a distrage totuși atenția CNSC de la acest lucru, avocații Otokar, "aruncă" în concluziile scrise și un calcul exemplificativ pentru poluantul NO_x, care nu demonstrează nimic de fapt, ba dimpotrivă la o analiză mai atentă se dovedește, dincolo de a fi greșit, exact contrariul celor susținute de OTOKAR.

Contrar celor susținute de OTOKAR, în concluziile sale scrise, contestatorul arată că formula uzuală, de convertire a CO₂ din g/kWh în g/Km este cea indicată în Anexa 4 (pct. 7, pct. 9, pct. 11) pentru ceilalți poluanți exprimați tot în g/kWh și solicitați a fi indicați în g/km.

Contestatorul menționează că folosirea formulei de transformare pentru poluanți (indicată în Anexa 4) și în cazul CO₂, se poate dovedi inspectând Anexa 4 la toate achizițiile de autobuze unde s-a solicitat determinarea costurilor cu poluanții, dovada fiind și faptul că nu numai societatea sa a utilizat această formulă, dar și un alt ofertant la procedură, respectiv ANADOLU AUTOMOBIL ROM SRL a folosit aceeași formulă (Anexa 4 ANADOLU). Și acesta se întâmplă de ani buni, fiind verificată în practică.

Faptul că OTOKAR a observat că în Anexa 4 nu era indicată expres o formulă pentru convertirea CO₂ din g/kWh în g/km, nu justifică folosirea aleatorie a unui coeficient teoretic și arbitrar (DEFRA) pentru emisia CO₂, fără nicio legătură cu fișa tehnică a motorului, OTOKAR, având la îndemână totuși, conform cu prevederile legale în materie, să solicite o clarificare în acest sens, chiar și să efectueze o simulație, aplicând formula din Anexa 4 pentru ceilalți poluanți exprimați în aceeași unitate de măsură, situație în care ar fi constatată o convertire corectă pentru CO₂.

Și această deoarece, în Anexa 4 se specifică în clar: "*CO₂ conform Fișa Tehnică de Motor*", nicidecum folosirea unui coeficient DEFRA, CUNA ..., care n-au nicio legătură cu emisiile oficiale date de producătorul motorului (acestea fiind doar cele indicate de Testul WHTC sau WHSC din certificarea CE a motorului).

Or, folosind cu bună știință un coeficient teoretic și arbitrar pentru emisia CO₂, fără nicio legătură cu Fișa Tehnică a motorului, OTOKAR nu poate fi

decât în culpă, motiv pentru care autoritatea contractantă nu poate decât să declare neconformă oferta OTOKAR, nicidecum câștigătoare.

Contestatorul menționează că a înaintat contestația, susținând de la bun început că este imposibil ca Otokar să aibă costuri cu poluanții mai reduse decât BMC în condițiile respectării Algoritmului de Calcul al Costurilor cu Poluanții din Anexa 4, ceea ce s-a și dovedit cu ultimele concluzii scrise formulate de OTOKAR, OTOKAR a formulat cerere de intervenție, de o parte și de alta s-au formulat concluzii scrise, autoritatea contractantă și-a expus punctul de vedere, "ieșind astfel la suprafață" multiple informații de natură a dovedi că autoritatea contractantă nu a făcut decât să acorde OTOKAR punctaj pentru factorul de evaluare - costurile cu poluanții fără o minimă verificare a modului în care Otokar a completat Anexa 4 – Impactul Energetic și Impactul de Mediu pentru determinarea costurilor cu poluanții. Pentru că dacă ar fi făcut-o, ar fi constatat cu ușurință nerespectarea cerințelor din caietul de sarcini în cazul ofertei SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI.

În consecință, contestatorul solicită admiterea contestației SC BMC TRUCK & BUS SA, luând în considerare și cele menționate anterior.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 24832/13.05.2021, intervenientul formulează concluzii scrise cu referire la ultimul set de concluzii scrise ale BMC, solicitând admiterea cererii de intervenție, astfel cum a fost formulată.

Cu privire la ultimele concluzii ale scrise BMC, intervenientul arată următoarele:

1. Inclusiv BMC confirmă expres faptul că în caietul de sarcini (Anexa 4) nu este prevăzută nici o formulă pentru calculul și convertirea CO₂ din g/kwh în g/km. BMC susține la pag. 2 din concluziile scrise expres că: *„Otokar a observat că în Anexa 4 nu era indicată expres o formulă pentru convertirea CO₂”*. Prin urmare, în contextul în care chiar contestatorul recunoaște că nu a existat o formulă în acest sens, criticile acestuia privitoare la faptul că asocierea câștigătoare ar fi încălcat prevederile Anexei 4 rămân fără obiect.

2. Așa cum a mai arătat, intervenientul precizează că în lipsa unei indicații/cerințe exprese în caietul de sarcini, sugestia și interpretarea BMC în sensul că pentru conversia CO₂ ar fi trebuit să fie folosită formula stabilită de autoritatea contractantă exclusiv pentru ceilalți poluanți (de ex. NO_x) este nefundamentată. Faptul că BMC a folosit această interpretare, care ar putea fi calificată, pentru aceleași motive invocate de BMC, drept una „aleatorie” (întrucât este bazată exclusiv pe interpretările BMC), nu transformă această abordare într-o regulă absolută obligatorie pentru ceilalți ofertanți. Faptul că un alt ofertant (ANADOLU) a avut aceeași conduită, nu este de natură să valideze interpretarea BMC. Mai mult, intervenientul învederează Consiliului că oferta asocierii sale nu poate fi evaluată pe baza unor reguli arbitrare stabilite de BMC, reguli care nu se regăsesc în caietul de sarcini.

3. Intervenientul arată că a demonstrat prin cererea de intervenție și primul set de concluzii scrise faptul că a folosit un mod de calcul validat de un organism acreditat, parte din TÜV SÜD Gruppe (organism notificat la

nivel CEE-ONU), dintr-un raport tehnic care se referă chiar la calculul emisiilor poluanților, raport tehnic aferent aceluiași motor ca cel cu care sunt echipate autobuzele ce fac obiectul prezentei proceduri. Prin urmare, afirmațiile BMC, potrivit cărora asocierea câștigătoare a folosit date aleatorii, se impun a fi respinse. Astfel, intervenientul susține că a asocierea sa a folosit date relevante, date care sunt acceptate de organisme acreditate internațional și care nu pot fi contestate de către BMC pe motiv că ar fi „aleatorii”.

4. Mai mult, pentru că BMC susține că asocierea câștigătoare nu a demonstrat validitatea utilizării coeficientului DEFRA (deși intervenientul consideră că cele depuse anterior sunt de natură a susține cele afirmate), intervenientul arată, în plus, că acest coeficient este stabilit potrivit standardului DEFRA - atașat în extras, metodologia DEFRA pentru convertirea CO₂ pentru diesel fiind utilizată la nivelul Uniunii Europene.

Aceasta pentru că, pe de o parte, datele DEFRA sunt publicate, și validate deci, de o organizație guvernamentală din Marea Britanie - <https://www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-2017>, astfel încât riscul de interferențe cu alte interese comerciale este foarte mic. În plus, datele DEFRA sunt foarte bine argumentate în rapoarte substanțiale și în metodologie proprie.

5. Deși nu a dorit să încarce Consiliul cu date de amănunt tehnic, totuși, pentru a demonstra, o dată în plus, corectitudinea calculului și corelarea acestuia cu cele solicitate în Anexa 4 la caietul de sarcini, intervenientul arată pe scurt în continuare, cu date tehnice, modul în care coeficientul DEFRA folosit de OTOKAR pentru conversia CO₂ a fost stabilit de specialiști în cadrul raportului tehnic pentru calculul emisiilor, în deplin acord cu cele din caietul de sarcini. Astfel:

- Intervenientul redă din documentul "2012 Ghidul DEFRA/ Factorii de conversie GHG DECC pentru raportarea companiilor" ("2012 Guidelines to Defra/DECC's GHG Conversion Factors for Company Reporting"), pagina 8, tabelul 1a, anexat la prezentele concluzii scrise.

- După cum se poate observa, pentru emisiile CO₂ pentru diesel kg sunt 2 valori, în funcție de tipologia motorinei (dacă este 100% minerală sau dacă este obținută printr-un amestec de biocombustibil). Deoarece nu se cunoaște formularea exactă a motorinei specifice folosite, se recomandă folosirea unei medii între cele două valori. Astfel valoarea utilizată pentru calcul a fost 3.106 kg de CO₂ pentru 1 kg de diesel folosit.

- Apoi, această valoare trebuia convertită în litri de diesel. Densitatea standard a diesel-ului este de 0,835 kg/l la o temperatură de 15°C. Aceasta a trebuit convertită la temperatura testului SORT de 20°C, la care se referă rezultatul consumului de combustibil.

Noua valoare calculată a fost de 0.831(06) kg/l la 20°C, conform standardului DIN70030.

De altfel, intervenientul arată că potrivit punctului 3 de sub tabelul de la Anexa 4 din Caietul de sarcini:

• *Greutatea specifica a motorinei - se va considera 0.83 pentru toți ofertanții (valoare determinată de SORT la 20 grade).*

Așadar, calculele au fost pe deplin aliniate la cerințele Caietului de Sarcini.

- A rezultat astfel o valoare a coeficientului DEFRA folosită în cadrul raportului tehnic de $3.106 * 0.831 (06) = 2581(.30)$ g de CO₂ / litru de diesel. Aceasta a fost valoarea folosită pentru conversia CO₂.

6. Este astfel evident, o dată în plus, că asocierea sa a folosit corect pentru conversie un calcul ce a derivat dintr-un standard emis și validat de un organism guvernamental.

Faptul că acest organism este din Marea Britanie nu reduce din importanța acestuia nici în contextul Brexit, dat fiind că atât calculul cât și depunerea ofertei a avut loc în anul 2020 când Marea Britanie era oricum încă parte din UE, datele organismelor guvernamentale din această țară fiind recunoscute la nivel european.

7. Intervenientul arată că BMC mai susține faptul că acest coeficient este verificat prin calcul stoichiometric, obținut în urma unui calcul teoretic. Însă intervenientul învederează că discută despre un coeficient de conversie a unei unități de măsură în altă unitate de măsură care nu poate fi decât un coeficient teoretic, cu utilizare largă, de masă. Coeficienții de conversie nu pot fi customizați pentru fiecare caz în parte, altfel, lăsându-se loc la numeroase interferențe de interpretare inclusiv din perspectiva intereselor comerciale. Prin urmare, folosirea unui coeficient obiectiv, teoretic, utilizat pentru conversie nu face decât să susțină, o dată în plus, corectitudinea ofertei asocierii sale.

8. Referitor la susținerile BMC privind calculul exemplificativ cu privire la NO_x prezentat de către asocierea sa în cadrul concluziilor scrise depuse anterior, intervenientul arată că acesta a avut rolul să demonstreze că folosind datele din Raportul tehnic, rezultă aceleași valori ca cele înscrise în Fișa tehnică a motorului; nu există nicio contradicție între aceste date. Prin urmare, calculul exemplificativ a fost de natură să demonstreze, că există o strânsă corelare între valorile din Raportul tehnic și cele din Fișa de motorului, validând astfel opțiunea de a folosi datele din Raportul tehnic și pentru poluanți (CO₂) cu privire la care Anexa 4 din Caietul de sarcini nu impunea o anumită formulă/mod de calcul ci făcea doar o trimitere la Fișa de date a motorului.

Nu în ultimul rând, intervenientul precizează că nu vede de ce ar fi trebuit să solicite clarificări pentru modul de conversie a unei unități de măsură în alta, din moment ce există coeficienți de conversie recunoscuți la nivel european.

Așadar, intervenientul menționează că în mod corect asocierea sa a folosit pentru conversia CO₂ coeficientul DEFRA pe baza calculelor făcute de specialiștii tehnici ai unui organism TUV acreditat la nivel european, în baza unui standard DEFRA emis de o organizație guvernamentală a unui stat membru UE (raportat la nivelul anului 2020). În schimb, BMC folosește pentru calculul său o formulă dată de autoritatea contractantă, în caietul de sarcini, Anexa 4, strict pentru alți poluanți.

Astfel, pentru toate motivele arătate în cuprinsul prezentelor concluzii scrise și a documentelor depuse anterior în cadrul dosarului, intervenientul solicită admiterea cererii de intervenție, astfel cum a fost formulată.

Prin adresa nr. 125/13.05.2021, înregistrată la Consiliu sub nr. 24995/14.05.2021, contestatorul menționează următoarele:

Dincolo de faptul că în Anexa 4 -Impactul Energetic și Impactul de Mediu se solicită expres ca CO2 să fie dată din Fișa Tehnică a Motorului, iar coeficientul DEFRA nu are nicio legătură cu motorul Cummins, contestatorul solicită Consiliului să constate că OTOKAR precizează în ultimele concluzii scrise, la pagina 3, punctul 5, documentul:

"2012 Ghidul DEFRA/ Factorii de conversie GHG DECC pentru raportarea companiilor" ("2012 Guidelines to Defra / DECC's GHG Conversion Factors for Company Reporting") din care a preluat valorile pentru calculul CO2 tabelul 1a, pagina 8)".

Or, în același document, la pagina 3 se precizează foarte clar:

"Who should use these factors?"

These factors are publicly available for use by organisations and individuals within the UK. We do not recommend that they are used by organisations or individuals overseas as the emission factors are specific to the UK and many will vary to a very significant degree for other countries."

Tradus în limba română:

"Cine ar trebui să utilizeze acești factori?"

Acești factori sunt disponibili publicului pentru utilizare de către organizații și persoane din Marea Britanie. Nu recomandăm utilizarea acestora de către organizații sau persoane fizice din străinătate, deoarece factorii de emisie sunt specifici Regatului Unit și mulți factori vor varia într-un grad foarte semnificativ pentru alte țări".

În susținerea celor precizate, contestatorul transmite pagina 3 din documentul respectiv, unde a marcat paragraful respectiv.

În concluzie, deoarece însuși DEFRA nu recomandă utilizarea coeficienților respectivi în alte țări, rezultă foarte clar că acești coeficienți sunt irelevanți pentru România, ceea ce face ca atât calculul emisiilor poluante efectuat de OTOKAR cât și întreaga argumentație a respectivului calcul să devină lipsite de temei și în concluzie inadmisibile pentru prezenta procedura de achiziție.

Atâta timp cât există o emisie CO2 dată de strict producătorul motorului în Certificarea CE, aceasta trebuie utilizată.

Or, OTOKAR, pentru determinarea CO2 nu s-a raportat la Fișa Tehnică a Motorului, ci a utilizat niște coeficienți aleatorii neaplicabili în România.

Acest lucru a făcut să rezulte costuri cu poluanții mai mici în condițiile unui consum de combustibil mai mare, ce contravine oricărei legi a fizicii universale.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 25098/14.05.2021, intervenientul face următoarele precizări:

Conform paragrafului citat de BMC din pagina 3 din standardul DEFRA

"Who should use these factors?"

These factors are publicly available for use by organisations and individuals within the UK. We do not recommend that they are used by organisations or individuals overseas as the emission factors are specific to

the UK and many will vary to a very significant degree for other countries. For example, average factors for transport are based on the composition of the UK fleet and UK-specific occupancy/loading factors where relevant. If your organisation would like to report overseas electricity emissions, you should consult Annex 10”.

În traducere:

”Cine ar trebui să utilizeze acești factori?

Acești factori sunt disponibili publicului pentru utilizare de către organizații și persoane din Marea Britanie. Nu recomandăm utilizarea acestora de către organizații sau persoane fizice din străinătate, deoarece factorii de emisie sunt specifici Regatului Unit și mulți vor varia într-un grad foarte semnificativ pentru alte țări. De exemplu, factorii medii pentru transport se bazează pe compoziția flotei britanice și pe factorii de ocupare/încărcare specifici Regatului Unit, acolo unde este relevant. Dacă organizația dvs. ar dori să raporteze emisiile de energie electrică din străinătate, ar trebui să consultați anexa 10”.

Așadar, în textul indicat de BMC se arată că mulți, iar nu toți, dintre factori pot varia datorită condițiilor din UK.

Subscrisa am citat în Concluziile scrise anterioare din Anexa 1 - utilizarea combustibililor.

Intervenientul arată că la pagina 5 din același standard DEFRA (mai jos extras) sunt menționate toate anexele aceluși standard, de unde rezultă că, pe lângă Anexa 1 - utilizarea combustibililor, în standard sunt diverse alte anexe cu factori de conversie, cum ar fi pentru transportul pasagerilor, echipamentele de aer condiționat care sunt într-adevăr strâns legate de situația specifică din UK. De exemplu, în cazul echipamentelor de aer condiționat, calculele desigur variază în funcție de clima locală:

”Which Conversion Factors should I use?

- *To calculate emissions from the use of Fuels, see Annex 1*
- *To calculate emissions from Combined Heat and Power (CHP), see Annex 2*
- *To calculate emissions from the use of supplied Electricity, Heat or Steam: see Annex 3*
- *To understand which industrial processes lead to GHG emissions, see Annex 4*
- *To convert greenhouse gases into carbon dioxide equivalents, see Annex 5*
- *To calculate emissions associated with Passenger Transport, see Annex 6*
- *To calculate emissions associated with Freight Transport, see Annex 7*
- *To calculate emissions from the use of Refrigeration and Air Conditioning Equipment, see Annex 8*
- *To calculate GHG emissions from the use of Water, Biomass and Biofuels, see Annex 9*
- *To calculate emissions from the use of Overseas Electricity, see Annex 10*

- *For the typical Calorific Values and Densities of UK Fuels, see Annex 11*
- *To convert between common units of energy, volume, mass and distance, see Annex 12*
- *To estimate emissions from your supply chain, see Annex 13*
- *To calculate GHG emissions from the Materials Consumption and from Waste Disposal, see Annex 14".*

Or, intervenientul precizează că în cazul Anexei 1 din care a citat se face un calcul în funcție de tipul de combustibil.

În cazul diesel-ului, acesta în niciun caz nu are cum să varieze, în niciun caz semnificativ, în UK (stat membru UE până la final de an 2020) față de alte state membre, inclusiv România.

Prin urmare, nu există niciun motiv pentru care coeficientul de transformare stabilit pentru diesel conform standardului DEFRA (stabilit de un organism guvernamental al unui stat membru) să nu poată fi utilizat în România.

Mai mult, intervenientul menționează că a arătat expres că specialiștii tehnici au făcut chiar o medie între cele 2 valori din standard, tocmai pentru rigoare, având în vedere că în Anexa 1 erau date 2 valori pentru diesel (respectiv cea 100% minerală sau cea obținută printr-un amestec de biocombustibil), tocmai pentru a asigura astfel corectitudinea calculului.

În susținerea celor precizate, intervenientul a atașat pagina 5 din Standardul DEFRA.

Analizând documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarele:

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI TÂRGU-MUREȘ, în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura de licitație deschisă, online, pentru atribuirea contractului de achiziție publică de furnizare având ca obiect "*Achiziția de autobuze noi pentru transportul public în Municipiul Tîrgu Mureș*", cod CPV 34121400-5. În acest sens a elaborat documentația de atribuire aferentă și a publicat în SEAP anunțul de participare nr. CN1022761/16.07.2021, criteriul de atribuire stabilit fiind „cel mai bun raport calitate-preț”.

Împotriva documentației de atribuire, SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL a formulat contestația care a format obiectul dosarului nr. 1509/2020, soluționată prin decizia CNSC nr. 1608/C1/1509/08.09.2020, prin care:

- s-a respins ca nefondată excepția tardivității, invocată de autoritatea contractantă;
- s-a admis în parte contestația formulată de SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL în ceea ce privește metodele de protecție anticorozivă și limitele de greutate impuse la nivel local iar, pe cale de consecință, a obligat autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire prin corelarea duratei protecției împotriva coroziunii cu durata de viață a caroseriei și completarea cu eventualele limite de greutate impuse la nivel local, cu respectarea prevederilor legale și a motivării aferentă deciziei, în termen de 10 zile de la comunicare;

- s-au respins ca nefondate celelalte critici.

În raportul procedurii nr. 22856/24.03.2021, s-a consemnat depunerea a 3 oferte, admisibilitatea acestora, precum și desemnarea ofertei depusă de asocierea SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL – Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S ca fiind câștigătoarea procedurii, cu o propunere financiară de 28.148.661,30 lei fără TVA, asocierea SC BMC TRUCK & BUS SA - BMC OTOMOTIV SANAYI ve Ticaret A.S. situându-se pe locul 2.

Împotriva raportului procedurii nr. 22856/24.03.2021, publicat în SEAP în data de 31.03.2021, precum și a comunicării nr. 25430/01.04.2021, SC BMC TRUCK & BUS SA a formulat contestația care face obiectul dosarului nr. 843/2021.

Ca un aspect prealabil, Consiliul va admite, în principiu, cererea de intervenție formulată de OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL; acesta are interes să intervină în cauză, deoarece a fost desemnat câștigător al procedurii, potrivit raportului procedurii nr. 22856/24.03.2021, fiind incidente în cauză dispozițiile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016 și art. 61 și următoarele din cod procedură civilă.

Pe fondul contestației formulate de SC BMC TRUCK & BUS SA, Consiliul retine următoarele:

1. În esență, SC BMC TRUCK & BUS SA contestă punctajul acordat ofertei depusă de asocierea Sc Otokar Europe Filiala București Srl –Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S la factorul de evaluare „*Costurile cu poluanții*” susținând:

- faptul că asocierea declarată castigatoare nu a calculat costurile potrivit rezultatelor motorului la **Testul WHTC (World Harmonized Transient Cycle)- specific ciclului urban - la viteza tranzienta** așa cum au procedat ceilalți doi ofertanți ci potrivit rezultatelor motorului la testul **Testul WHSC (World Harmonized Stationary Cycle) efectuat de producătorul motorului la viteza constantă pentru distanțe lungi, care nu este specific ciclului urban**, cu consecința obținerii artificiale a unor valori mai mici și implicit a unui punctaj mai mare la factorul de evaluare „*costurile cu poluanții*”.

- faptul că, indiferent de testul utilizat, calculele prin care s-a obținut valoarea de 25.853,18 euro pentru Costul cu poluanții nu au fost corect efectuate în Anexa 4 - "*Costurile cu poluanții*" prezentată în cadrul ofertei SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL.

2. În secundar, contestatorul reclame modul în care s-a acordat punctajul pentru oferta depusă de asocierea Sc Otokar Europe Filiala București Srl –Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S la factorul de evaluare „*Perioada de garanție acordată*”, acesta considerând că în condițiile în care ofertantul declarat castigator a prezentat perioada minimă de garanție la care o oferta este declarată conformă (2 ani) nu ar fi trebuit prnctat cu jumătate din punctajul maxim stabilit pentru acest factor adică cu 3 puncte.

2. Analizând acest al doilea aspect, Consiliul constată că punctajele aferente factorul de evaluare „*Perioada de garanție acordată*” au fost corect

acordate de autoritatea contractanta potrivit secțiunii II.2.5 din Fișa de date: „Perioada de garanție acordată Pentru perioada de garanție (se va avea în vedere garanția generală) cea mai mare acordată, se acordă 6 puncte. **Pentru alte perioade oferte punctajul se acordă astfel: (perioada de garanție oferită în ofertă "n" / perioada de garanție cea mai mare oferită) x 6.** Perioada de garanție se va exprima în ani și în Km (se va lua în considerare un parcurs de 100.000 Km/an). Ofertele cu perioada de garanție mai mică decât garanția minimă acceptată, conform caietului de sarcini, de minim 2 ani sau 200.000 Km, vor fi considerate neconforme. Perioada de garanție maxima peste care oferta nu va fi punctată suplimentar este de 4 ani sau 300.000 Km (perioade de garanție oferite de 4 ani sau mai mari, și ca nr. de km de 300.000 km sau mai mult, se vor puncta cu același număr de puncte, respectiv 6).”

Intrucat oferta cu perioada de garanție cea mai mare oferită (4 ani) a primit 6 puncte, conform algoritmului, oferta depusă de asocierea Sc Otokar Europe Filiala București Srl –Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S a primit in mod corect 3 puncte pentru perioada de garanție oferită de 2 ani.

1. In ceea ce priveste motivul principal al contestatiei, referitor la punctajul acordat ofertei depusă de asocierea Sc Otokar Europe Filiala București Srl –Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S la factorul de evaluare „Costurile cu poluanții”, Consiliul apreciaza ca sustinerile si solicitarile contestatorului sunt intemeiate, dupa cum urmeaza:

In primul rand, indiferent daca a prevazut sau nu in documentatia de atribuire utilizarea unui anume test (WHTC sau WHSC) in calculul costurilor cu poluantii, a valorilor consumului și a emisiilor, autoritatea contractanta avea obligatia de a respecta principiul tratamentului egal, asigurandu-se ca cifrele introduse in Anexa 4 -Impactul Energetic și Impactul de Mediu (pentru stabilirea costurilor cu poluanții) de catre cei trei participanti la procedura sunt obtinute in conditii echivalente, potrivit aceluasi tip de test, pentru a nu se distorsiona punctajul acordat la acest factor si implicit rezultatul procedurii.

In oferta tehnica depusa de asocierea Sc Otokar Europe Filiala București Srl –Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S la paginile numerotate 611 si 612 din anexa care constituie fisa tehnica a motorului CUMMINS sunt prezentate rezultatele la ambele teste (WHTC sau WHSC) care in mod evident sunt diferite, masa emisiilor de CO2 fiind 685,5 g/kWh cu testul WHTC si numai 657 g/kWh la testul WHSC. Avand in vedere faptul ca pentru toate ofertele prezentate erau disponibile valorile din testul WHTC, autoritatea contractanta avea obligatia sa ia in considerare calculul costurilor cu poluantii si implicit punctajele celor trei oferte pe baza acestui test sau sa compare cele trei oferte pe baza rezultatelor la testul WHSC daca detinea informatiile necesare, dar in niciun caz sa permita unui ofertant prezentarea unor date obtinute in conditii mai avantajoase decat cele oferite celorlalti participanti la procedura.

De asemenea, Consiliul constata ca in testul WHSC de la pagina 611, invocat de intervenient si de autoritatea contractanta, apare o valoare a consumului specific de combustibil diferita de cea din testul WHTC (fara vreo explicatie in afara unor conditii mult mai favorabile de realizare a incercarilor

aferente testului) de numai 207,13 g/kWh invocata ca fiind cea corecta in punctul de vedere de catre autoritatea contractanta, fata de 216,47 g/kWh invocata ca fiind cea corecta de contestator. Aceasta valoare de 207,13 g/kWh nu este verificabila din alte documente aflate la dosarul cauzei.

Mai mult decat atat, in volumul 1 al dosarului achizitiei publice, chiar in documentul prezentat suplimentar de intervenient, in raportul tehnic (in limba italiana) la paginile 7 si 8, corespunzatoare rezultatelor la teste WHSC, respectiv WHTC, pentru oferta asocierii Sc Otokar Europe Filiala Bucuresti Srl -Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S, valorile pentru consumul specific de combustibil sunt absolut identice la ambele teste, iar conform test SORT 2 (situatia din speta) acestea sunt 218,4 g/kWh.

In aprecierea Consiliului, faptul că pentru fiecare etapă parcursă în procesul de evaluare (evaluare DUAE, tehnic, financiar, etc.) autoritatea contractantă a primit aviz conform necondiționat din partea ANAP nu are relevanta in speta, aspectele de natura tehnică nefăcând obiectul controlului ex-ante potrivit art. 5 alin. (7) din HG nr 419/2018 cu modificările și completările ulterioare, A.N.A.P verificand, in speta, doar modul în care autoritatea contractantă a efectuat calculul punctajelor, fara verificarea informațiilor înscrise de ofertanți în Anexa 4, aspect care excede atribuțiunilor controlului ex-ante A.N.A.P.

Chiar daca Consiliul, in pofida unor argumente valide, nu considera in principiu obligatorie utilizarea testului WHTC (World Harmonized Transient Cycle), aceasta precizare nefiind cuprinsa in documentatie, de facto se impune recalcularea punctajelor la factorul de evaluare „Costurile cu poluanții” in conditii egale, pe baza rezultatelor aceluiasi tip de test, pentru toate cele trei oferte depuse, in litera si spiritul respectarii principiului tratamentului egal prevazut la art. 2 alin (2) lit b) din Legea nr. 98/2016, ceea ce in speta impune recalcularea punctajelor la factorul de evaluare „Costurile cu poluanții” cu luarea in considerare a rezultatelor la testul WHTC.

Solicitarea subsidiara a intervenientului de anulare a procedurii urmeaza a fi respinsa intrucat documentele aflate la dosarul cauzei, in cele trei oferte depuse, permit recalcularea punctajelor obtinute la factorul de evaluare „Costurile cu poluanții” in conditii echivalente, nefiind intrunita situatia unor oferte care nu pot fi comparate din cauza modului neuniform de abordare a soluțiilor tehnice.

În consecință, luând în considerare cele mai sus menționate, în temeiul prevederilor art. 26 alin. (2) lit a) si b) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite contestația formulată de SC BMC TRUCK & BUS SA în contradictoriu cu PRIMĂRIA MUNICIPIULUI TÂRGU-MUREȘ.

Consiliul va dispune anularea parțială a raportului procedurii nr. 22856/24.03.2021 în ceea ce privește evaluarea ofertei asocierii SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL – Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S si desemnarea acestei oferte drept câștigătoare, precum si anularea tuturor comunicărilor subsecvente acestuia.

În temeiul prevederilor art. 26 alin. (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va dispune continuarea procedurii, dupa indeplinirea dispozitiilor de mai sus, prin reevaluarea ofertei asocierii SC OTOKAR EUROPE FILIALA

BUCUREȘTI SRL – Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S, în ceea ce privește costurile cu poluanții din Anexa 4 - Impactul Energetic și Impactul de Mediu, inclusiv recalcularea punctajului obținut de această asocierie, potrivit motivării, în termen de 10 zile de la comunicarea prezentei decizii.

Pe cale de consecință, în temeiul dispozițiilor art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, coroborate cu dispozițiile art. 61 și urm. din Codul de procedură civilă, Consiliul va respinge cererea de intervenție formulată de OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL.

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

CONSILIUL DECIDE:

În temeiul prevederilor art. 26 alin. (2) lit a) și b) din Legea nr. 101/2016, admite contestația formulată de SC BMC TRUCK & BUS SA în contradictoriu cu PRIMĂRIA MUNICIPIULUI TÂRGU-MUREȘ.

Dispune anularea parțială a raportului procedurii nr. 22856/24.03.2021 în ceea ce privește evaluarea ofertei asocierii SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL – Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S și desemnarea acestei oferte drept câștigătoare, precum și anularea tuturor comunicărilor subsecvente acestuia.

În temeiul prevederilor art. 26 alin. (5) din Legea nr. 101/2016, dispune continuarea procedurii, după îndeplinirea dispozițiilor de mai sus, prin reevaluarea ofertei asocierii SC OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL – Otokar Otomotiv ve Savumna Sanayi A.S, în ceea ce privește costurile cu poluanții din Anexa 4 - Impactul Energetic și Impactul de Mediu, inclusiv recalcularea punctajului obținut de această asocierie, potrivit motivării, în termen de 10 zile de la comunicarea prezentei decizii.

În temeiul dispozițiilor art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, coroborate cu dispozițiile art. 61 și urm. din Codul de procedură civilă, Consiliul respinge cererea de intervenție formulată de OTOKAR EUROPE FILIALA BUCUREȘTI SRL.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 și poate fi atacată cu plângere, în temeiul art. 29 din același act normativ, în termen de 10 zile de la comunicare.

**PREȘEDINTE,
FELICIA COSTEA**



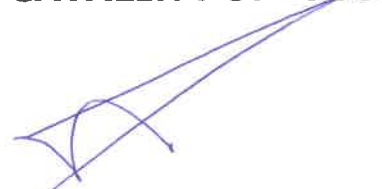
A blue ink signature of Felicia Costea, written over a circular official stamp of the Council of the Municipality of Târgu-Mureș.

**MEMBRU,
MIHAELA ENACHE**



A blue ink signature of Mihaela Enache.

**MEMBRU,
CĂTĂLIN POPESCU**



A blue ink signature of Cătălin Popescu.

Redactată în 5 (cinci) exemplare, conține 57(cincizecisisapte) pagini.

