

Skaidrojums par Publisko iepirkumu likuma 46.¹ panta un Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likuma 19.panta piemērošanu, kā arī transportlīdzekļu darbmūža ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanas metodikas piemērošanu iepirkumos

2011.gada 6.janvārī stājās spēkā Ministru kabineta 2010.gada 21.decembra noteikumi Nr.1184 „**Noteikumi par transportlīdzekļu kategorijām, uz kurām iepirkumos attiecināmas īpašas prasības, un transportlīdzekļu darbmūža ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanas metodiku**” (turpmāk – Noteikumi).

Noteikumi nosaka transportlīdzekļu kategorijas, uz kurām iepirkumos attiecināmas Publisko iepirkumu likuma (turpmāk – PIL) 46.¹ pantā un Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likuma (turpmāk – SPSIL) 19.pantā minētās prasības, kā arī šo transportlīdzekļu darbmūža ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanas metodiku.

Noteikumi pieejami vortālā www.likumi.lv un Iepirkumu uzraudzības biroja mājaslapā www.iub.gov.lv.

Prasības abos likumos noteiktas, ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 23.aprīļa direktīvā 2009/33/EK par „tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (turpmāk – direktīva 2009/33/EK) uzliktos pienākumus Eiropas Savienības dalībvalstīm. Šīs direktīvas mērķi ir sekmēt un stimulēt videi draudzīgu un energoefektīvu transportlīdzekļu tirgu un palielināt transporta nozares ieguldījumu Eiropas Savienības vides, klimata un enerģētikas politikā, turklāt tajā iekļautās prasības noteiktas arī nolūkā radīt transportlīdzekļu kritisko masu rentablai Eiropas rūpniecības attīstībai.

I. Transportlīdzekļi, kuru iepirkumos piemērojamas PIL 46.¹ panta un SPSIL 19.panta prasības

PIL 46.¹ panta un SPSIL 19.panta prasības **piemērojamas** M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ un N₃ kategorijas transportlīdzekļu (jaunu un lietotu transportlīdzekļu, neatkarīgi no patērētās enerģijas veida) iepirkumiem (piegādes līgumiem, tajā skaitā pirkumiem, nomai, nomai ar izpirkuma tiesībām un nomaksas pirkumiem), tas ir, iepērkot:

- 1) pasažieru automobiļus (M₁);
- 2) vieglos komerciālos transportlīdzekļus (N₁);
- 3) lieljaudas transportlīdzekļus (N₂, N₃);
- 4) autobusus (M₂, M₃).

Transportlīdzekļu kategoriju skaidrojums saskaņā ar Ministru kabineta 2009.gada 22.decembra noteikumu Nr. 1494 „Mopēdu, mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un sastāvdaļu atbilstības novērtēšanas noteikumi” (pieejami vortālā www.likumi.lv) 1.pielikuma I sadaļas 2. un 5.punktu:

- 1) **M kategorija** – transportlīdzekļi ar vismaz četriem riteņiem, kas konstruēti un izgatavoti pasažieru pārvadāšanai:
 - a. M₁ kategorija – transportlīdzekļi, kuri konstruēti un izgatavoti pasažieru pārvadāšanai un kuros papildus vadītāja sēdeklim ir ne vairāk kā astoņi sēdekļi;
 - b. M₂ kategorija – transportlīdzekļi, kuri konstruēti un izgatavoti pasažieru pārvadāšanai un kuros papildus vadītāja sēdeklim ir vairāk nekā astoņi sēdekļi un kuru maksimālā masa nepārsniedz 5 tonnas;

- c. M₃ kategorija – transportlīdzekļi, kuri konstruēti un izgatavoti pasažieru pārvadāšanai un kuros papildus vadītāja sēdeklim ir vairāk nekā astoņi sēdekļi un kuru maksimālā masa pārsniedz 5 tonnas;
- 2) **N kategorija** – transportlīdzekļi ar vismaz četriem riteņiem, kas konstruēti un izgatavoti kravu pārvadāšanai:
- a. N₁ kategorija – transportlīdzekļi, kuri konstruēti un izgatavoti kravu pārvadāšanai un kuru maksimālā masa nepārsniedz 3,5 tonnas;
- b. N₂ kategorija – transportlīdzekļi, kuri konstruēti un izgatavoti kravu pārvadāšanai un kuru maksimālā masa pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 12 tonnas;
- c. N₃ kategorija – transportlīdzekļi, kuri konstruēti un izgatavoti kravu pārvadāšanai un kuru maksimālā masa pārsniedz 12 tonnas. Velkošiem transportlīdzekļiem, kuriem paredzēts savienojums ar puspiekabi vai piekabi ar centrāli novietotu asi, klasificēšanas nolūkos par masu uzskata velkošā transportlīdzekļa masu darba kārtībā, kuru palielina ar masu, kas atbilst maksimālajai statistiskajai vertikālajai slodzei, kuru uz velkošo transportlīdzekli rada puspiekabe vai piekabe ar centrāli novietotu asi, kā arī vajadzības gadījumā ar maksimālo velkošo transportlīdzekļu kravas masu.

PIL 46.¹ panta un SPSIL 19.panta prasības pasūtītājs un sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs (turpmāk abi dēvēti par pasūtītāju) **ir tiesīgs nepiemērot** Ministru kabineta 2009.gada 22.decembra noteikumu Nr. 1494 „Mopēdu, mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un sastāvdaļu atbilstības novērtēšanas noteikumi” 3.8., 3.9. un 3.15.apakšpunktā minēto transportlīdzekļu iepirkumiem, tas ir:

- 1) transportlīdzekļu, kuru pamatfunkcija nav saistīta ar piedalīšanos ceļu satiksmē;
- 2) transportlīdzekļu, kuru maksimālais projektētais ātrums nepārsniedz 25 km/h;
- 3) speciālo militāro transportlīdzekļu iepirkumiem.

II. Nosakāmās prasības (izvērtējamie faktori)

Prasības **obligāti izvirzāmas** tikai iepirkuma procedūrās, kas izsludinātas, sākot ar 2011.gada 6.janvāri, un tikai piegādes gadījumā (pirkums, noma, noma ar izpirkuma tiesībām un nomaksas pirkums).

Pasūtītājs **ir tiesīgs** šādas prasības noteikt arī PIL 8.¹ panta iepirkumā, kā arī pakalpojumu (transporta pakalpojumu) iepirkumā.

Pasūtītājs, rīkojot iepirkuma procedūru autotransporta līdzekļu iepirkumam, ņem vērā to ekspluatācijas ietekmi uz enerģētiku un vidi un šai nolūkā **izvērtē vismaz:**

- 1) enerģijas patēriņu;
- 2) oglekļa dioksīda (CO₂) emisiju apjomu;
- 3) slāpekļa oksīdu (NO_x) emisiju apjomu;
- 4) metānu nesaturošo ogļūdeņražu (NMHC) emisiju apjomu;
- 5) cieta daļiņu (PM) emisiju apjomu.

Pasūtītājs **ir tiesīgs izvērtēt** arī citus ietekmes uz enerģētiku un vidi faktorus.

III. Veids, kādā prasības nosakāmas

Gan PIL, gan SPSIL paredz šādus veidus, kādos prasības nosakāmas:

- 1) tehniskajās specifikācijās kā minimālās prasības
un/vai
- 2) kā vērtēšanas kritērijus saimnieciski visizdevīgākā piedāvājuma izvēles gadījumā.

Otrajā gadījumā pasūtītājs **ir tiesīgs** iepriekš minētos izvērtējamos faktoros izteikt un izvērtēt naudas izteiksmē, izmantojot Ministru kabineta noteikto metodiku autotransporta līdzekļu ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanai (skatīt piemēru šā skaidrojuma V sadaļā).

Pasūtītājs, nosakot šādas prasības, ņem vērā savas vajadzības, piemēram, attiecībā uz enerģijas patēriņu, Eiropas Savienības saistošos tiesību aktus (piemēram, EURO 5 standartus), kā arī, piemēram, Eiropas Savienības vai Latvijas vides politikas nostādnes CO₂ izmešu samazināšanai. Šādas prasības nedrīkst būt vērstas uz konkrētu marku automobiļu (attiecīgi piegādātāju) izvēli un ir izvirzāmas tādējādi, lai netiktu ierobežota piegādātāju brīva konkurence un iepirkumā varētu piedalīties pietiekams komersantu skaits, kas varētu nodrošināt konkurenci.

Direktīvas 2009/33/EK preambulas 21.apsvērumā pasūtītāji tiek mudināti tehniskajās specifikācijās noteikt stingrākus rādītājus attiecībā uz enerģētiku un vidi, nekā paredzēts Eiropas Savienības tiesību aktos, ņemot vērā, piemēram, Eiropas standartus, kas jau ir pieņemti, tomēr vēl nav kļuvuši obligāti.

Pasūtītājs iepirkuma procedūras dokumentos nosaka, ka piegādātājs piedāvājumā iekļauj dokumentus, kas atbilstoši Noteikumu 13.punktam apliecina attiecīgā transportlīdzekļa darbmūža *enerģijas patēriņu*, kā arī *oglekļa dioksīda emisijas un piesārņotāju – slāpekļa oksīdu, metānu nesaturošo ogļūdeņražu un cieto daļiņu – emisijas*.

Noteikumu 13. punktā teikts, ka **transportlīdzekļa darbmūža enerģijas patēriņu**, kā arī **oglekļa dioksīda emisijas un piesārņotāju emisijas** uz kilometru nosaka ar standartizētām testu procedūrām, kuras veic Eiropas Komisijas Uzņēmējdarbības un rūpniecības ģenerāldirektorāta automobiļu nozares mājaslapā internetā vai Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomiskās komisijas Iekšzemes transporta komitejas mājaslapā internetā norādītie akreditētie tehniskie dienesti attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuriem šādas testu procedūras piemērojamas saskaņā ar normatīvajiem aktiem par tipa apstiprinājumu. Ja transportlīdzekļiem šādas standartizētas testu procedūras nepiemēro, transportlīdzekļa darbmūža enerģijas patēriņu, kā arī oglekļa dioksīda emisijas un piesārņotāju emisijas uz kilometru nosaka, izmantojot ražotāja sniegto informāciju.

Ja transportlīdzeklim nepiemēro Noteikumu 13.punktā minētās standartizētās testu procedūras un transportlīdzekļa ražotājs nevar sniegt informāciju par attiecīgajiem transportlīdzekļa datiem, tad piedāvājumu salīdzināmību nodrošina, izmantojot Ministru kabineta 2009.gada 22.decembra noteikumu Nr.1618 „Vieglo automobiļu un motociklu nodokļa maksāšanas, iekasēšanas un administrēšanas kārtība” 5.punktā noteiktās formulas izmešu daudzumu aprēķināšanai vai pasūtītāja vai sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja veiktu testu rezultātus transportlīdzekļa darbmūža enerģijas patēriņa, oglekļa dioksīda emisiju vai piesārņotāju emisiju noteikšanai.

IV. Metodika transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanai

Noteikumos aprakstītā metodika ļauj pasūtītājam pārliccināties, vai iepirkuma rezultātā iegūtais transportlīdzeklis ir videi draudzīgs un energoefektīvs, tajā skaitā par to, cik ilgtermiņā pasūtītājam izmaksās transportlīdzekļa ekspluatācija.

1. Noteikumu 4.punktā noteikts, ka *transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas kopējās izmaksas* aprēķina, saskaitot *transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar enerģijas patēriņu* (Noteikumu 6.punkts), *oglekļa dioksīda emisijām* (Noteikumu 10.punkts) un *piesārņotāju emisijām* (Noteikumu 11.punkts).

$$\begin{array}{rcccl}
 \text{(Kopā)} & \text{Transportlīdzekļa} & & \text{Transportlīdzekļa} & \text{Transportlīdzekļa} \\
 & \text{darbmūža} & & \text{darbmūža} & \text{darbmūža} \\
 & \text{ekspluatācijas} & & \text{ekspluatācijas} & \text{ekspluatācijas} \\
 & \text{kopējās izmaksas} & = & \text{izmaksas saistībā} & \text{izmaksas saistībā} \\
 & \text{(4.punkts)} & & \text{ar enerģijas} & \text{ar oglekļa dioksīda} \\
 & & & \text{patēriņu} & \text{emisijām} \\
 & & & \text{(6.punkts)} & \text{(10.punkts)} \\
 & & & & \text{(11.punkts)}
 \end{array}$$

2. No Noteikumu 6.punkta izriet, ka *transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar enerģijas patēriņu* aprēķina, reizinot *transportlīdzekļa darbmūža nobraukumu* (Noteikumu 7.punkts) ar *enerģijas patēriņu* uz kilometru (Noteikumu 8.punkts) un *enerģijas izmaksām* uz vienību (Noteikumu 9.punkts).

$$\begin{array}{rcccl}
 \text{Transportlīdzekļa} & & \text{Transportlīdzekļa} & \text{Enerģijas patēriņš} & \text{Enerģijas izmaksas} \\
 \text{darbmūža} & & \text{darbmūža} & \text{uz kilometru} & \text{uz vienību} \\
 \text{ekspluatācijas} & & \text{darbmūža} & & \\
 \text{(1) izmaksas saistībā} & = & \text{nobraukums} & \times & \\
 \text{ar enerģijas} & & \text{(7.punkts)} & \text{(8.punkts)} & \text{(9.punkts)} \\
 \text{patēriņu} & & & & \\
 \text{(6.punkts)} & & & &
 \end{array}$$

Ja iepirkuma procedūras dokumentos nav norādīts citādi, *transportlīdzekļa darbmūža nobraukumu* nosaka, pamatojoties uz Noteikumu pielikuma 1.tabulas datiem. Lietotam transportlīdzeklī darbmūža nobraukumu nosaka, no iepriekš minētā transportlīdzekļa darbmūža nobraukuma atņemot transportlīdzekļa faktisko nobraukumu līdz piedāvājuma iesniegšanas brīdim. (Noteikumu 7.punkts)

Transportlīdzekļa *enerģijas patēriņu uz kilometru* atbilstoši Noteikumu 13.punktam skaita enerģijas patēriņa vienībās uz kilometru. Ja enerģijas patēriņš ir dots citās vienībās, to pārveido enerģijas patēriņā uz kilometru, dažādu degvielas veidu energoietilpības aprēķināšanai izmanto Noteikumu pielikuma 2.tabulā norādītās vērtības. (Noteikumu 8.punkts)

Enerģijas izmaksu aprēķināšanai izmanto Iepirkumu uzraudzības biroja mājaslapā internetā piedāvājumu iesniegšanas termiņa pēdējā dienā norādīto vienu monetāro vērtību uz vienību, kuru Iepirkumu uzraudzības birojs aprēķina, dalot zemāko cenu no tāda 95.markas benzīna un dīzeļdegvielas, kuru izmanto kā transportlīdzekļu degvielu, izmaksām uz vienību pirms nodokļu

nomaksas ar Noteikumu 2.tabulā norādīto attiecīgās degvielas energoietilpības vienību. (Noteikumu 9.punkts)

3. Noteikumu 10.punktā noteikts, ka *transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar oglekļa dioksīda emisijām* aprēķina, reizinot *darbmūža nobraukumu* (Noteikumu 7.punkts) ar *oglekļa dioksīda emisijām kilogramos uz kilometru* (Noteikumu 13.punkts) un *izmaksām uz kilogramu* atbilstoši Noteikumu pielikuma 3.tabulā minētajam oglekļa dioksīda emisiju izmaksu diapazonam.

$$(2) \text{ Transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar oglekļa dioksīda emisijām (10.punkts) = Darbmūža nobraukums (7.punkts) \times \text{Oglekļa dioksīda emisijas kilogramos uz kilometru (13.punkts)} \times \text{Oglekļa dioksīda emisiju izmaksas uz kilogramu (atbilstoši Noteikumu pielikuma 3.tabulai)}$$

4. Noteikumu 11.punkts paredz, ka *transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar šo noteikumu pielikuma 3.tabulā minēto piesārņotāju emisijām* aprēķina, saskaitot *transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar slāpekļa oksīdu, metānu nesaturošo ogļūdeņražu un cieto daļiņu emisijām*.

$$(3) \text{ Transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar piesārņotāju emisijām (11.punkta pirmais teikums) = Transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar slāpekļa oksīdu (NO}_x\text{) emisijām} + \text{Transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar metānu nesaturošo ogļūdeņražu (NMHC) emisijām} + \text{Transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar cieto daļiņu (PM) emisijām}$$

Attiecībā uz katru piesārņotāju darbmūža ekspluatācijas izmaksas aprēķina, reizinot *darbmūža nobraukumu* (noteikumu 7.punkts) ar *emisijām gramos uz kilometru* (noteikumu 13.punkts) un attiecīgajām *izmaksām uz gramu* (pielikuma 3.tabula).

$$\text{Transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar NO}_x\text{/NMHC/PM emisijām (11.punkta otrais teikums) = Darbmūža nobraukums (7.punkts) \times \text{NO}_x\text{/NMHC/PM emisijas gramos uz kilometru (13.punkts)} \times \text{NO}_x\text{/NMHC/PM emisiju izmaksas uz gramu (atbilstoši Noteikumu pielikuma 3.tabulai)}$$

V. Piemērs transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanai

Pasūtītājs izsludinājis iepirkuma procedūru par divu lietotu vieglo pasažieru automobiļu iegādi, nosakot piedāvājumu iesniegšanas termiņu 2011.gada 12.aprīlis. Tehniskajā specifikācijā norādīts, ka katra automobiļa nobraukums nedrīkst būt lielāks par 60 000 km, CO₂ emisiju daudzums nedrīkst pārsniegt 140 g/km, maksimālais dīzeļdegvielas patēriņš pilsētā – 7 l/ 100 km. Noteikti vērtēšanas kritēriji: katra automobiļa cena – maksimālais punktu skaits 90, katra automobiļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas – maksimālais punktu skaits 10.

(Treknrakstā iezīmētās vērtības norāda pretendents, bet zaļā krāsā iezīmētos ciparus iegūst no Noteikumu pielikuma tabulām vai Iepirkumu uzraudzības biroja mājaslapas internetā).

Piedāvājumā A piedāvāti divi viegļie pasažieru automobiļi katrs par 12 000 latu, dīzeļdegvielas patēriņš pilsētā 6,3 l/ 100 km, lietots (nobraukums 50 000 km), CO₂ 120 g/km, auto atgāzu norma atbilst EURO 5 standartam.

1. Vienību pārvēršana:

$$(Enerģijas\ patēriņš/km) = (Degvielas\ patēriņš/km) \times (Energoietilpība\ MJ/vienību)$$

$$Degvielas\ patēriņš = 6,3\ l / 100\ km; \text{ energoietilpība} = 36\ MJ/l$$

$$(Enerģijas\ patēriņš/km) = (6,3/100) \times 36 = 2,268\ (MJ/km)$$

2. Enerģijas vienības izmaksas: **0,0133 Ls/MJ** (vērtība, kas publicēta Iepirkumu uzraudzības biroja mājaslapā internetā un izmantojama no 2011.gada 15.marta līdz 14.aprīlim).

3. Izmaksu aprēķins:

(1) *Transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar enerģijas patēriņu:*

$$(200\ 000 - 50\ 000) \times 2,268 \times 0,0133 = 4\ 524,66\ (Ls)$$

(2) *Transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar oglekļa dioksīda emisijām:*

$$(200\ 000 - 50\ 000) \times 0,12 \times 0,0211 = 379,80\ (Ls)$$

(3) *Transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar piesārņotāju emisijām:*

$$\begin{aligned} & ((200\ 000 - 50\ 000) \times 0,18 \times 0,0031) + ((200\ 000 - 50\ 000) \times 0,23 \times 0,0007) + \\ & + ((200\ 000 - 50\ 000) \times 0,005 \times 0,0611) = \\ & = 83,7 + 24,15 + 45,83 = 153,68\ (Ls) \end{aligned}$$

(Kopā) *Transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas kopējās izmaksas:*

$$4\ 524,66 + 379,80 + 153,68 = 5\ 058,14\ (Ls)$$

Piedāvājumā B piedāvāti divi viegie pasažieru automobiļi katrs par 11 900 latu, dīzeļdegvielas patēriņš pilsētā 6,9 l/100 km, lietots (nobraukums 50 000 km), CO₂ 130 g/km, auto atgāzu norma atbilst EURO 5 standartam.

1. Vienību pārvēršana:

$$(Energijas\ patēriņš/km) = (Degvielas\ patēriņš/km) \times (Energoietilpība\ MJ/vienību)$$

$$Degvielas\ patēriņš = 6,9\ l/100\ km; \text{ energoietilpība} = 36\ MJ/l$$

$$(Energijas\ patēriņš/km) = (6,9/100) \times 36 = 2,484\ (MJ/km)$$

2. Enerģijas vienības izmaksas: **0,0133** Ls/MJ (vērtība, kas publicēta Iepirkumu uzraudzības biroja mājaslapā internetā un izmantojama no 2011.gada 15.marta līdz 14.aprīlim).

3. Izmaksu aprēķins:

(1) Transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar enerģijas patēriņu:

$$(200\ 000 - 50\ 000) \times 2,484 \times 0,0133 = 4\ 955,58\ (Ls)$$

(2) Transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar oglekļa dioksīda emisijām:

$$(200\ 000 - 50\ 000) \times 0,13 \times 0,0211 = 411,45\ (Ls)$$

(3) Transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar piesārņotāju emisijām:

$$\begin{aligned} & ((200\ 000 - 50\ 000) \times 0,18 \times 0,0031) + ((200\ 000 - 50\ 000) \times 0,23 \times 0,0007) + \\ & + ((200\ 000 - 50\ 000) \times 0,005 \times 0,0611) = \\ & = 83,7 + 24,15 + 45,83 = 153,68\ (Ls) \end{aligned}$$

(Kopā) Transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas kopējās izmaksas:

$$4\ 955,58 + 411,45 + 153,68 = \underline{5\ 520,71\ (Ls)}$$

Uzvarētāja noteikšana

$$\begin{aligned} \text{Piedāvājums } A &= (11\ 900/12\ 000 * 90 + 5\ 058,14/5\ 058,14 * 10) \times 2 = (89,24 + 10) \times 2 = \\ &= 198,48\ \text{punkti} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Piedāvājums } B &= (11\ 900/11\ 900 * 90 + 5\ 058,14/5\ 520,71 * 10) \times 2 = (90 + 9,16) \times 2 = \\ &= 198,32\ \text{punkti} \end{aligned}$$

Par uzvarētāju atzīstams pretendents, kas iesniedzis piedāvājumu A, jo tas ieguvis lielāku punktu skaitu.