



În conformitate cu prevederile art. 14 alin. (2) și ale art. 27 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr. 1558/C11/1418

Data: 06.06.2024

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 26472/26.04.2024, formulată de SRL, cu sediul social în localitatea, județul, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr., având CUI RO, reprezentată legal de către – administrator și, convențional, prin ..., cu sediul profesional în, județul, împotriva rezultatului procedurii de atribuire, comunicat prin adresa nr. A1 – 3548/19.04.2024, și a raportului procedurii nr. 3546/19.04.2024, emise de, cu sediul în localitate, județul, în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de atribuire prin licitație deschisă, organizată în vederea încheierii Acordului-cadru achiziție Autocisterne de transport și alimentare combustibil turboreactor (autoalimentator) de capacitate 10.000-12.000 litri, s-a solicitat:

(i) anularea adresei privind comunicarea rezultatului procedurii nr. A1 nr. 3548/19.04.2024 prin care procedura de atribuire a fost anulată;

(ii) anularea în parte a raportului procedurii de atribuire nr. 3546/19.04.2024 și a procesului verbal nr. 3475/17.04.2024 în ceea ce privește concluzia cu privire la evaluarea ofertei sale, precum și cu privire la măsura anulării procedurii de atribuire, dar și în ceea ce privește admisibilitatea ofertei depusă de asocieria SRL - SRL;

(iii) obligarea autorității contractante la reluarea procedurii de evaluare a ofertei sale;

(iv) obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertei depusă de asocieria SRL - SRL;

(v) obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată.

Prin adresa înregistrată la CNSC sub
nr. /08.05.2024, ... SRL, cu sediul în

municipiul, județul, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr., având cod unic de înregistrare RO, reprezentată legal prin administrator, în calitate de lider al asocierii și SRL, cu sediul social în, județul, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub numărul J32/1865/2018, CUI RO 40306000, reprezentată legal prin administrator, în calitate de asociat, formulează cerere de intervenție voluntară, solicitând admiterea cererii de intervenție, precum și admiterea în parte a contestației promovată de către SRL, în sensul:

1. anularii adresei nr. A1 - 3549/19.04.2024 privind comunicarea rezultatului procedurii prin care a fost anulată procedura de achiziție;
2. anularea deciziei nr. A1 - 3547/19.04.2024 prin care s-a dispus de către autoritatea contractantă anularea procedurii de atribuire.
3. anulării în parte a raportului procedurii de atribuire nr. 3546/19.04.2024 și a procesului verbal nr. A 3475/17.04.2024 și a anexei nr. 1 - Nota individuală A1 - 3545 din 19.04.2024, în ceea ce privește concluzia comisiei de evaluare de anulare a procedurii de achiziție publică, în baza prevederilor art. 212 alin. (1) lit. c) coroborat cu art. 212 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 și în baza prevederilor art. 127 alin. (1) lit. m) din HG nr. 395/2016,
4. obligarea autorității contractante de a continua procedura de achiziție publică.

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

CONSILIUL 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 SRL solicită cele menționate în partea introductivă a deciziei.

Precizează că:

I. În mod nelegal a stabilit autoritatea contractantă că autovehiculul oferat de societatea sa nu poate circula pe drumurile publice, încărcat la capacitatea maximă oferată (12.000 litri carburant turboreactor).

Procedura de atribuire are ca obiect încheierea unui acord-cadru de furnizare "Autocisterne de transport si alimentare combustibil turboreactor (autoalimentator) de capacitate 10.000-12.000 litri" având durata de 36

luni, conform cerințelor din caietul de sarcini și a specificație tehnice a produsului.

Așa cum reiese din caietul de sarcini, este vorba despre cisterne cu două osii, după cum se menționează la descrierea șasiului: cu 2 axe, din care axa față - directoare, axa spate - motoare.

Printre factorii de evaluare se regăsesc pe lângă prețul ofertat (cu o pondere de 40%), capacitatea nominală la semnul de calibrare a bazinului de transport C.L. (minim 10.000 litri - maxim 12.000 litri)(cu o pondere de 30%) și puterea nominală a motorului (kW)(cu o pondere de 30%).

În caietul de sarcini, se menționează la punctul 3.2 Descrierea produselor solicitate: Vehicul special, din categoria N3, care îndeplinește o funcție specifică ce necesită adaptări ale caroseriei și/sau echipamente speciale, conform RNTR-2.

Conform Secțiunii 3 pct. 3 din Reglementările privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, din 23.12.2020 aprobate prin Ordin nr. 2224/2020: 3. autoutilitară (autovehicul transport marfă) - autovehicul din categoria N1, N2 sau N3, cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de mărfuri și care poate tracta o remorcă.

În ceea ce privește categoria N3, în Anexa 3 la Reglementările privind inspecția tehnică periodică a vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în România - RNTR 1 din 12.08.2008, parte integrantă din Ordin 1002/2008 se menționează că, prin autovehicule din categoriile N2 și N3 se înțelege: categoria N3 - vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri având o MTMA ce depășește 12 t.

Prin MTMA se înțelege masa totală maximă autorizată (masa maximă tehnic admisibilă).

Referitor la masa tehnică maximă admisibilă, în caietul de sarcini se prevede la punctul 3.2 Descrierea produselor solicitate că: Autocisterna trebuie să îndeplinească condițiile privind dimensiunile, condițiile privind masele, condițiile privind sistemul de frânare și condițiile privind direcția și ținuta de drum impuse de reglementările naționale din domeniu aplicabile acestei categorii de autovehicule, prevăzute în instrucțiunile RNTR 7, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.132/2005, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea 1, nr. 1.160 din 21 decembrie 2005, cu modificările și completările ulterioare.

Totodată, în instrucțiunile RNTR 7 aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.132/2005 se prevede la CAPITOLUL IV Condiții constructive privind autovehiculele complete sau incomplete, destinate circulației pe drumurile publice, având cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, precum și remorcile acestora pct. 2. Condiții privind masele 2.1 prevede că: Masele maxime tehnic admisibile (totală, pe axe, remorcabile, în autotren, pe cârligul de remorcare, pe plafon, după caz) sunt cele stabilite de către

producătorul vehiculului și/sau menționate în documentele de omologare. Masa proprie a vehiculului se stabilește prin cântărire. 2.11. Începând cu 1 noiembrie 2014 vehiculele noi trebuie să respecte cerințele cuprinse în Regulamentul (UE) nr. 1.230/2012.

Precizează că a oferat o autocisternă cu o masă maximă autorizată a autocisternei de 19.000 kg și, de asemenea, că masa totală a autovehiculului încărcat cu 12.000 litri de kerosen cu densitatea medie de 0,795 kg/dm³ în cuantum de 18.064 kg. Greutatea de 18.064 kg a fost obținută prin însumarea masei totale a autocisternei de 8.524 kg conform fișei tehnice incluzând: autoșasiul, recipientul cisternă, sistemul de distribuție și monitorizare, sistemul de pompare, sistemul de filtrare, sistemul de protecție electrostatică și toate accesoriile solicitate în specificația tehnică, cu masa combustibilului transportat în volumul de 12.000 litri echivalentul a 9.540 kg.

De altfel, la punctul 2.4.2. Evaluarea propunerilor tehnice din cadrul raportului procedurii de atribuire se menționează că: iii. Masa autoalimentatorului oferat, încărcată la capacitatea maximă oferată (12.000 litri carburant turboreactor) și toate elementele componente, este de 18.064 kg.

Cu toate acestea, fără temei legal, comisia de evaluare la punctul 3 Concluzii și semnături din cadrul raportului procedurii de atribuire a conchisă că: Ținând cont de cele expuse anterior și analizând legislația în vigoare privind circulația pe drumurile publice, respectiv Ordonanța nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, Anexa 2, pct. 2.3.1.a), art. 41 alin. (1), art. 61 alin. (1), comisia concluzionează că, în situația acceptării oricărei dintre cele două oferte, autovehiculul nu poate circula pe drumurile publice, încărcat la capacitatea maximă oferată (12.000 litri carburant turboreactor).

În ceea ce privește textele de lege la care a făcut referire autoritatea contractantă acestea prevăd că:

- Anexa 2 - MASE ȘI DIMENSIUNI maxime admise în circulație și caracteristicile conexe ale vehiculelor rutiere, pct. 2.3.1.a): 2.3.1. Autovehicul cu două axe a) Autovehicule cu două axe, cu excepția autobuzelor (coloana 1) 18,00 tone pentru drumuri categoria R, (coloana 2) 17,00 tone pentru drumuri categoria NR, (coloana 3) 16,00 tone pentru drumuri categoria M și (coloana 4) 16,00 tone pentru drumuri categoria P.

Clasificarea drumurilor din punctul de vedere al maselor și dimensiunilor maxime admise este următoarea: R = drumuri reabilitate, NR = drumuri nereabilitate, M = drumuri modernizate, P = drumuri pietruite, iar art. 51 din lege prevede că din punctul de vedere al capacității portante, drumurile se clasifică astfel:

- a) R = drumuri reabilitate, la care masele și dimensiunile maxime admise sunt cele prevăzute în coloana nr. 1 din anexele nr. 2 și 3;
- b) NR = drumuri nereabilitate, la care masele și dimensiunile maxime admise sunt cele prevăzute în coloana nr. 2 din anexele nr. 2 și 3;
- c) M = drumuri modernizate, la care masele și dimensiunile maxime admise sunt cele prevăzute în coloana nr. 3 din anexele nr. 2 și 3;
- d) P = drumuri pietruite, la care masele și dimensiunile maxime admise sunt cele prevăzute în coloana nr. 4 din anexele nr. 2 și 3.

- Art. 41: (1) Este interzisă circulația pe drumurile publice a vehiculelor rutiere, înmatriculate sau înregistrate în România sau în alte state, cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise în circulație prevăzute în anexele nr. 2 și 3.

- Art. 61 alin. (1) lit. b): (1) Următoarele fapte constituie contravenții, dacă nu constituie infracțiuni potrivit legii penale, și se sancționează după cum urmează: b) încălcarea prevederilor art. 41 alin. (1) și (2), cu avertisment sau, după caz, cu amendă. Sancțiunile contravenționale pentru depășirea maselor și/sau dimensiunilor maxime admise se clasifică gradual, în funcție de gravitatea contravenției, în contravenții minore, grave și foarte grave.

Sancțiunile respective se aplică după cum urmează:

(i) pentru depășirea masei totale maxime admise sau depășirea masei totale autorizate prin AST: La constatarea masei totale prin cântărire nu se aplică tarife suplimentare, nu se eliberează AST și nu se aplică sancțiuni contravenționale dacă masa totală maximă admisă este depășită cu cel mult 5% inclusiv.

Se poate observa că autoritatea contractantă a menționat în caietul de sarcini la pct. 3.1 Obiectivul general la care contribuie furnizarea produselor că, Autocisterna de transport și alimentare carburanți de aviație de capacitate 10.000-12.000 litri este un autoalimentator destinat atât efectuării operațiunilor de alimentare cu combustibil turboreactor a aeronavelor militare (destinația principală), cât și transportului acestuia pe drumurile publice, de la furnizori la depozitele din incintele unităților militare.

Așadar, nu este făcută distincție între categoriile de drumurile publice pe care trebuie să circule autocisterna astfel încât aceasta trebuie să aibă masa maximă admisă de lege pentru a circula pe toate categoriile de drumuri publice enumerate de art. 51 din lege, astfel încât masa maximă admisă este de 18 tone.

Greșeala autorității contractante constă în faptul că aceasta nu a luat în considerare faptul că Ordonanța nr. 43/1997 privind regimul drumurilor reglementează la art. 61 lit. b) pct. (i) faptul că: La constatarea masei totale prin cântărire nu se aplică tarife suplimentare, nu se eliberează AST și nu se aplică sancțiuni contravenționale dacă masa totală maximă admisă este depășită cu cel mult 5% inclusiv.

Totodată, Regulamentul nr. 1230/2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 Pagină 6 din 16 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru masele și dimensiunile autovehiculelor și ale remorcilor acestora și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului prevede la Apendicele 2:

"Toleranțe admise pentru omologarea de tip și conformitatea producției

2. Masa în stare de funcționare și masa reală a vehiculului

2.1. Masa în stare de funcționare trebuie verificată pornind de la masa reală prin cântărirea vehiculului și deducerea masei echipamentelor opționale instalate. În acest scop, instrumentul de cântărire trebuie să respecte cerințele Directivei 2009/23/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

JO L 122, 16.5.2009, p. 6.

2.2. Masa în stare de funcționare, determinată în conformitate cu cerințele de la punctul 2.1 se poate abate de la valoarea nominală indicată la punctul 2.6 litera (b) din anexa I sau în partea I secțiunea A sau B din anexa III la Directiva 2007/46/CE sau în rubrica relevantă din certificatul de conformitate cu cel mult:

(a) 3% în ceea ce privește abaterile inferioare și superioare admisibile (= abaterile negativă și pozitivă față de valoarea declarată) pentru vehiculele din categoriile M, N și O cu excepția vehiculelor cu destinație specială;"

Pentru masa maximă admisă de 18 tone toleranța maximă admisă este de 900 kg în cazul toleranței de 5% prevăzută de legislația națională și de 600 kg în cazul toleranței de 3% stipulată de normele comunitare, astfel încât masa maximă admisă pentru autocisterna care face obiectul procedurii de atribuirii este 18.600kg/18.900 kg, însă așa cum a stabilit comisia de evaluare, masa autoalimentatorului ofertat, încărcată la capacitatea maximă ofertată (12.000 litri carburant turboreactor) și toate elementele componente, este de 18.064 kg.

Deci în ambele variante ale toleranței, oferta sa respectă masa maximă admisibilă.

În acest sens este și punctul de vedere al unuia dintre membrii comisiei de evaluare, cpt. ing. Bocanu Roxana exprimată prin nota individuală înregistrată cu nr. A1 3545/19.04.2024, în sensul în care pentru masa maximă admisă toleranța admisă de 3% prevăzută în Regulamentul UE nr. 1230/2012, această depășire de numai 64 kg reprezentând 0,35 % nu influențează în niciun fel capacitatea de transport a autocisternei la capacitatea maximă de 12.000 litri (din punct de vedere legal).

Similar, este și punctul de vedere al expertului tehnic cooptat, exprimat la momentul analizării propunerii tehnice din cadrul ofertei sale prin care se face referire la masa maximă admisă pentru circulația pe drumurile publice de 18 tone, la care se adaugă toleranța în procent de 5%, astfel încât oferta a îndeplinit această condiție.

Astfel, prin raportul de specialitate nr. A1 2055/07.03.2024, expertul tehnic cooptat menționează conformitatea ofertei sale tehnice, dar și neconformitatea ofertei asocierii.

Rolul expertului cooptat este dat de prevederile art. 126 alin. (3) din HG nr. 395/2016, petenta invocând și dispozițiile art. 128 din același act normativ.

În cauză cei doi membri ai comisiei de evaluare, care au adoptat decizia anulării procedurii și concluzia conform căreia oferta SRL nu îndeplinește condiția masei maxime admise pentru circulația pe drumurile publice, nu au motivat de ce au adoptat o poziție contrară celor expuse de cel de-al treilea membru al comisiei de evaluare și de către expertul tehnic cooptat.

Deci autocisterna ofertată nu depășește masa maximă admisă pentru a circula pe drumurile publice astfel încât concluzia autorității contractante cu privire la acest aspect este nelegală, oferta fiind pe deplin admisibilă.

II. În mod nelegal a stabilit că oferta depusă de asocieria
- este admisibilă din punct de vedere tehnic, consideră că aceasta este neconformă:

La punctul 2.4.2. Evaluarea propunerilor tehnice din cadrul raportului procedurii se menționează că:

"Propunerile tehnice transmise de Asocieria și și de SRL, îndeplinesc în totalitate cerințele minime solicitate de către autoritatea contractantă prin caietul de sarcini și specificația tehnică."

În cauză, autoritatea contractantă a stabilit că masa autoalimentatorului ofertat de asocieria - , încărcată la capacitatea maximă ofertată (12.000 litri carburant turboreactor) și toate elementele componente, este de 20.902 kg.

Or, masa autocisternei ofertată de asocierie depășește masa maximă admisă de 18 tone, la care se adaugă marja de toleranță de +3%/+5% inclusiv, adică 18.600 kg/18.900 kg, astfel încât oferta nu respectă prescripțiile tehnice impuse prin caietul de sarcini.

Apreciază că sunt incidente prevederile din HG nr. 395/2016, respectiv art.20 alin. (1), art. 62 alin. (1), art. 127 alin. (1), art. 133 alin. (1), art. 137 alin. (1), (3) și (5), precum și art. 3 lit. jj) din Legea nr. 98/2016.

Astfel, susține că, prin oferta depusă, asocieria nu poate livra un bun care îndeplinește condițiile legale pentru a circula pe drumurile publice, fiind imposibilă încheierea contractului de achiziție publică cu acest operator, oferta urmând a fi reevaluată și respinsă ca neconformă.

III. Totodată consideră că, în mod nelegal, autoritatea contractantă a dispus anularea procedurii de atribuire, așa cum precizează în raportul procedurii:

i. constatarea, pe parcursul procedurii de atribuire, a lipsei unei cerințe referitoare la masa maximă autorizată pe drumurile publice, iar achizițtoarea se află în imposibilitatea de a adopta măsuri corective fără ca acestea să conducă la încălcarea principiilor prevăzute la art. 2 alin. (2) lit. a)-f).

ii. corectarea specificațiilor tehnice în această etapă nu este posibilă, conform prevederilor art. 55 alin. (2) lit. a) din HG nr. 395/2016, întrucât reprezintă modificări substanțiale care conduc la anularea procedurii, deoarece afectează atât de mult elementele ce descriu contextul achiziției publice încât au ca efect schimbarea indicatorilor principali ce caracterizează rezultatul contractului ce urmează a fi atribuit, fapt ce afectează nivelul de competiție,

Măsura a fost dispusă în baza prevederilor art. 212 alin. (1) lit. c) coroborat cu art. 212 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, în baza prevederilor art. 127 alin. (1) lit. m) din HG nr. 395/2016..

Practic autoritatea contractantă consideră că prin documentația de atribuire au fost impuse doar cerințe cu privire la masa tehnică maximă admisibilă, iar nu și referitoare la masa maximă autorizată pe drumurile publice, aceasta fiind o omisiune privind nerespectarea prevederilor legale care ar conduce la anularea procedurii de atribuire.

La analiza legalității măsurii de anulare a procedurii trebuie pornit de la scopul acestei proceduri de atribuire, respectiv faptul că potrivit caietului de sarcini, autocisterna de transport și alimentare carburanți de aviație de capacitate 10.000-12.000 litri este un autoalimentator destinat atât efectuării operațiunilor de alimentare cu combustibil turboreactor a aeronavelor militare (destinația principală) cât și transportului acestuia pe drumurile publice, de la furnizori la depozitele din incintele unităților militare.

Deci autocisterna va fi utilizată pe drumurile publice, astfel încât este evident că aceasta trebuie să respecte reglementările pentru a putea circula pe drumurile publice, inclusiv cu privire la masa maximă autorizată. A nu fi respectate aceste prescripții tehnice privind masa maximă autorizată ar însemna utilizarea vehiculului cu încălcarea normelor legale, ceea ce ar reprezenta o faptă contravențională, așa cum prevede OUG nr. 43/1997 la art. 41 și 61.

În ceea ce privește masa pe care trebuie să o respecte ofertele, în caietul de sarcini se prevede la punctul 3.2 Descrierea produselor solicitate că autocisterna trebuie să îndeplinească condițiile privind dimensiunile, condițiile privind masele, condițiile privind sistemul de frânare și condițiile privind direcția și ținuta de drum impuse de reglementările naționale din domeniu aplicabile acestei categorii de autovehicule, prevăzute în instrucțiunile RNTR 7, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.132/2005, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea 1, nr. 1.160 din 21 decembrie 2005, cu modificările și completările ulterioare.

În continuare, redă din instrucțiunile RNTR 7 aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.132/2005, Regulamentul nr. 1230/2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru masele și dimensiunile autovehiculelor și ale remorcilor acestora și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, Regulamentul nr. 1230/2012, Directiva 96/53/CE.

Or, la punctul 2.3.1 din ANEXA I- Greutatea maximă, dimensiunile maxime și caracteristicile aferente ale vehiculelor, se prevede că:

"Greutatea maximă autorizată a vehiculului (în tone) pentru Autovehicule cu două osii 18 tone."

Totodată, învederează că Directiva 96/53/CE a fost transpusă în legislația națională prin Ordonanța nr. 7/2010 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor aprobată prin Legea nr. 198/2015 privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 7/2010 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, care prevede la art. 42 și 43 că:

"42. După articolul 67 se introduce următoarea mențiune:

"Prezenta ordonanță transpune prevederile art. 2 paragraful 11, art. 3 alin. 1, art. 4 alin. 3 și art. 7 din Directiva 1996/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, publicată în Jurnalul Oficial al Comunității Europene nr. L 235 din 17 septembrie 1996, cu modificările și completările prevăzute în Directiva 2002/7/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 februarie 2002 de modificare a Directivei 1996/53/CE a Consiliului, publicată în Jurnalul Oficial al Comunității Europene nr. L 67 din 9 martie 2002."

43. Anexele nr. 1 și 2 se modifică și se înlocuiesc cu anexele nr. 1 și 2, care fac parte integrantă din prezenta ordonanță."

Deci, prin documentația de atribuire se face trimitere expresă la legislația care reglementează condițiile care trebuie îndeplinite pentru masa autocisternei care este destinată circulației pe drumurile publice, respectiv ca standarde pentru circulație.

În consecință, susține că este îndeplinită condiția indicării cerinței referitoare la masa maximă autorizată pe drumurile publice, masa maximă admisă ca standarde de circulație fiind de 18 tone, la care se adaugă marja de toleranță de +3%/5%.

De altfel, prin solicitarea de clarificări A1-1395 din 20.02.2024 se cer din partea autorității contractante lămuriri cu privire la faptul dacă cisterna încărcată la capacitate maximă poate circula pe drumurile publice ceea ce presupune raportarea la masa maximă admisă pe drumurile publice.

Prin răspunsul nr. 675/20.02.2024, susține că a arătat că:

- masa totală a autovehiculului încărcat cu 12.000 litri de kerosen cu densitatea medie de 0,795 kg/dm³ este de 18.064 kg conform fișei tehnice atașate; masa totală pe osia simplă nemotoare (axa 1) este de 7.000 kg, respectiv masa totală pe osia simplă motoare (axa 2) este de 11.064 kg pentru autovehiculul încărcat cu 12.000 litri de kerosen cu densitatea medie de 0,795 kg/dm³ conform fișei tehnice atașate;

- conform ordonanței nr. 43/1997 privind regimul drumurilor masa maximă autorizată a vehiculului pe drum european reabilitat, autostrăzi este de 18.000 kg; conform art. 61 alin. (1) lit. i), la constatarea masei totale prin cântărire nu se aplică tarife suplimentare, nu se eliberează AST și nu se aplică sancțiuni contravenționale dacă masa totală maximă admisă este depășită cu cel mult 5% inclusiv (maxim 18.900 kg).

Or, achizitoarea a luat în considerare răspunsul la clarificări și a declarat oferta admisibilă din punct de vedere tehnic atât oferta sa, cât și cea a asocierii -, stabilind că sunt îndeplinite în totalitate cerințele minime solicitate prin caietul de sarcini și specificația tehnică.

Se poate observa o atitudine cel puțin contradictorie a autorității contractante care, pe de-o parte consideră ambele oferte depuse admisibile, iar pe de altă parte, anulează procedura, în mod arbitrar.

Practic, a avut în vedere la întocmirea ofertei masa maximă admisă pentru circulația pe drumurile publice, astfel încât neindicarea expresă în documentația de atribuire a masei maxime admise legale de 18 tone, la care adaugă marja de toleranță de 3%/5% deși prin documentația de atribuire se face trimitere la legislația privind masele maxime ale vehiculelor, nu poate conduce la anularea procedurii de atribuire, această condiție fiind respectată de către unul dintre ofertanți.

Deci, achizitoarea trebuia să continue procedura, măsura anulării procedurii fiind fără temei legal. Procedând în această manieră, achizitoarea a făcut aplicarea greșită principiilor tratamentului egal și transparenței, deși oferta sa a îndeplinit toate condițiile legale și din documentația de atribuire, favorizând celălalt ofertant care, deși, a depus o ofertă care este neconformă, are posibilitatea de a participa la o nouă procedură de atribuire care va fi organizată de către autoritatea contractantă.

Față de aceste aspecte, petenta citează din practica CNSC.

În probațiune, au fost depuse înscrisuri.

..... SRL, în calitate de lider al asocierii și SRL, în calitate de asociat, prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. /08.05.2024, au formulat cerere de intervenție voluntară, solicitând admiterea cererii de intervenție, precum și admiterea, în parte, a contestației promovată de către SRL, în sensul celor precizate în partea introductivă. :

Precizează următoarele motive:

1. Referitor la admisibilitatea cererii de intervenție voluntară, susține că, având în vedere faptul că SRL a contestat decizia autorității

contractante de anulare a procedurii de achiziție de atribuire a acordului-cadru în cauză, deși atât oferta tehnică a asocierii, cât și oferta tehnică a contestatoarei au fost acceptate, apreciază că are un interes determinat, legitim, personal, născut și actual de a formula cerere de intervenție voluntară.

Interesul de a interveni în proces constând în admiterea în parte a contestației cu privire la decizia autorității contractante de anulare a procedurii de achiziție publică este justificat de faptul că oferta tehnică depusă de societăți a fost acceptată de către autoritatea contractantă, iar continuarea procedurii ar fi putut conduce la desemnarea lor drept câștigătoare.

Pornind de la dispozițiile art. 63 C.proc.civ., în doctrină s-a stabilit că pentru promovarea unei cereri de intervenție, terțul intervenient trebuie să justifice *„introducerea în proces în scopul apărării unui drept al său sau în apărarea interesului uneia dintre părți când sprijină numai apărarea acesteia”*.

Așadar, condiția principală pentru admiterea cererii de intervenție voluntară constă în justificarea unui interes legitim personal al societății derivat din existența unui drept propriu care ar fi putea fi afectat prin soluționarea litigiului ce se poartă între părțile inițiale.

2. Pe fondul cauzei, solicită admiterea în parte a contestației ca întemeiată, întrucât oferta tehnică depusă de cele două societăți este conformă cu cerințele din documentația de atribuire și prevederile legale aplicabile.

Procedura de atribuire are ca obiect încheierea unui acord-cadru de furnizare „Autocisterne de transport și alimentare combustibil turboreactor (autoalimentator) de capacitate 10.000-12.000 litri” având durata de 36 luni, conform cerințelor din caietul de sarcini și a specificație tehnice a produsului.

Așa cum reiese din caietul de sarcini, produsele obiect al acordului - cadru de furnizare îi reprezintă cisterne cu 2 axe, din care axa față — directoare, axa spate — motoare.

Factorii de evaluare sunt:

- prețul ofertat (cu o pondere de 40%);
- capacitatea nominală la semnul de calibrare a bazinului de transport C.L. (minim 10.000 litri — maxim 12.000 litri) (cu o pondere de 30%);
- puterea nominală a motorului (kW) (cu o pondere de 30%).

În caietul de sarcini, se menționează la punctul 3.2 Descrierea produselor solicitate: Vehicul special, din categoria N3, care îndeplinește o funcție specifică ce necesită adaptări ale caroseriei și/sau echipamente speciale, conform RNTR-2.

În ceea ce privește categoria N3 se înțelege potrivit reglementărilor RNTR-2: categoria N3 - vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri având o masă totală maximă autorizată ce depășește 12 t. Aceasta cerință este necesară pentru omologarea vehiculelor de către RAR.

Subliniază că în caietul de sarcini nu au fost prevăzute alte cerințe referitoare la masa maximă autorizată pe drumurile publice sau la masa maximă admisă ca standarde de circulație, care din punctul său de vedere nici nu trebuia prevăzute întrucât aceste autovehicule îndeplinesc condițiile de omologare.

În ceea ce privește oferta tehnică, asocierea a prezentat, în cadrul propunerii tehnice toate caracteristicile produselor, respectând cu strictețe cerințele din fișa de date, specificația tehnică și caietul de sarcini, fapt confirmat de către comisia de evaluare a propunerilor tehnice așa cum rezultă din raportul procedurii de atribuire nr. A1-3546/19.04.2024 la pct. 2.4.2.

Sușinerile contestatoarei referitoare la neconformitatea propunerii tehnice este complet eronată și se fundamentează pe criterii și specificității tehnice referitoare la masa maximă autorizată pe drumurile publice, care nu au fost prevăzute în documentația de atribuire.

De asemenea, este eronată și nelegală concluzia expertului tehnic cooptat, așa cum este menționată în contestația depusă, întrucât este nepermisă analizarea unei propuneri tehnice după cerința referitoare la masa maximă autorizată pe drumurile publice, în condițiile în care aceasta cerință nu a fost prevăzută în documentația de atribuire.

În concluzie, solicitările contestatoarei referitoare la obligarea autorității contractante de a relua procedura de evaluare a ofertei depusă de către aceasta și de către asocierea sa după alte cerințe decât cele prevăzute în documentația de atribuire, este complet nelegală.

Prin urmare, solicită anularea deciziei nr. A1 - 3547/19.04.2024 și obligarea autorității contractante la menținerea propunerilor tehnice prezentate de asocierea sa și continuarea procedurii de atribuire.

3. În mod nelegal, autoritatea contractantă a dispus anularea procedurii de atribuire, considerând că, prin documentația de atribuire, au fost impuse doar cerințe cu privire la masa tehnică maximă admisibilă, iar nu și referitoare la masa maximă autorizată pe drumurile publice, aceasta fiind o omisiune privind nerespectarea prevederilor legale care ar conduce la anularea procedurii de atribuire.

Măsura a fost dispusă în baza prevederilor art. 212 alin. (1) lit. c) coroborat cu art. 212 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 și art. 127 alin. (1) lit. m) din HG nr. 395/2016.

Se poate observa o atitudine contradictorie și nelegală a autorității contractante care, pe de-o parte consideră ambele oferte depuse admisibile, iar pe de altă parte, anulează procedura.

De asemenea, susținerea contestatoarei, potrivit căreia propunerea tehnică a asocierii nu este admisibilă din punct de vedere tehnic prin

această decizie a favorizat celălalt ofertant care a depus o ofertă neconformă este complet eronată, întrucât prin acceptarea ambelor propuneri tehnice nu s-a adus nicio discriminare nici unui ofertant, iar oferta asocierii nu putea fi respinsă pe cerința masei maxim autorizate admise pe circulația pe drumurile publice, întrucât aceasta nu a fost prevăzută în documentația de atribuire.

Având în vedere cele sus învederate, consideră că anularea procedurii în baza art. 212 alin. (1) lit. c) de către autoritatea contractantă este nelegală, întrucât nu s-au încălcat prevederile legale care să conducă la imposibila încheierea contractului de către autoritatea contractantă.

Față de toate cele arătate, solicită admiterea cererii de intervenție și pe cale de consecință, admiterea în parte a contestației formulate de către SRL.

..... SRL, prin adresa înregistrată la Consiliu cu nr. 28711/10.05.2024, a transmis Note scrise prin care solicită respingerea cererii de intervenție, în principal ca inadmisibilă, iar în subsidiar, ca neîntemeiată, pentru următoarele motive:

I. Invocă excepția inadmisibilității cererii de intervenție, deoarece asocierea nu deține interes pentru a formula cerere de intervenție în interesul său:

Asocierea își justifică interesul prin aceea că interesul de a interveni în proces constă în admiterea în parte a contestației cu privire la decizia autorității contractante de anulare a procedurii de achiziție publică este justificat de faptul că oferta tehnică depusă a fost acceptată de către autoritatea contractantă, iar continuarea procedurii ar fi putut conduce la desemnarea asocierii drept câștigătoare.

2. Prin contestația formulată a solicitat:

- anularea adresei privind comunicarea rezultatului procedurii nr. A1 nr. 3548 din 19.04.2024 prin care procedura de atribuire a fost anulată;
- anularea în parte a raportului procedurii de atribuire a acordului-cadru nr. 3546 din 19.04.2024 și a procesului verbal nr. 3475 din 17.04.2024 în ceea ce privește concluzia cu privire la evaluarea ofertei sale, în sensul în care în situația acceptării ofertei sale, autovehiculul nu poate circula pe drumurile publice, încărcat la capacitatea maximă ofertată (12.000 litri carburant turboreactor), precum și cu privire la măsura anulării procedurii de atribuire, dar și în ceea ce privește admisibilitatea ofertei depusă de asocierea -

Prin raportul procedurii de atribuire, achizitoarea a reținut la capitolul concluzii și semnături faptul că, în situația acceptării oricărei dintre cele două oferte, autovehiculul nu poate circula pe drumurile publice, încărcat la capacitatea maximă ofertată (12.000 litri carburant turboreactor).

Practic autoritatea contractantă a reținut că oferta asocierii interveniente se referă la un autovehicul care nu poate circula pe drumurile publice încărcat la capacitatea maximă ofertată (12.000 litri

carburant turboreactor), iar asocierea nu a contestat actul prin care autoritatea contractantă a făcut această statuare care a devenit definitivă.

Pe de altă parte, prin contestația formulată, raportat la această statuare, a solicitat anularea raportului procedurii în parte doar în ceea ce privește referirea la oferta sa, nefiind aduse argumente referitoare la caracterul admisibil al ofertei asocierii.

De altfel, cele două oferte se află în concurență, iar societatea sa nu ar justifica interes pentru a obține admisibilitatea unui oferte concurente.

Prin urmare, în ipoteza anulării măsurii de anulare a procedurii de atribuire statuarea autorității contractante conform căreia oferta asocierii interveniente se referă la un autovehicul care nu poate circula pe drumurile publice, încărcat la capacitatea maximă ofertată (12.000 litri carburant turboreactor) rămâne definitivă în lipsa contestării ei.

Așadar, operatorul care nu a formulat contestație pentru care să achite cautiunea impusă de Legea nr. 101/2016 nu poate obține pe calea intervenției accesorie o situație avantajoasă care să permită reevaluarea ofertei ei care în accepțiunea autorității contractante nu îndeplinește condițiile legale.

Asocierea nu justifică interes pentru formularea cererii de intervenție, deoarece în ipoteza anulării măsurii de anulare a procedurii de atribuire aceasta nu obține vreun interes personal privitor la caracterul admisibil al ofertei ei, astfel încât demersul este admisibil.

II. Invocă excepția inadmisibilității cererii de intervenție, deoarece asocierea nu invocă apărări în sprijinul său.

Conform art. 61 alin. (3) C. pr. civ. intervenția este accesorie, când sprijină numai apărarea uneia dintre părți. În cauză această condiție nu este îndeplinită.

Prin contestația formulată arată că prin documentația de atribuire se face trimitere expresă la legislația care reglementează condițiile care trebuie îndeplinite pentru masa autocisternei care este destinată circulației pe drumurile publice, respectiv ca standarde pentru circulație, fiind îndeplinită condiția indicării cerinței referitoare la masa maximă admisă pe drumurile publice, masa maximă admisă ca standarde de circulație fiind de 18 tone, la care se adaugă marja de toleranță de +3%/5%.

În antiteză, asocierea afirmă prin cererea de intervenție că în caietul de sarcini nu au fost prevăzute alte cerințe referitoare la masa maximă autorizată pe drumurile publice sau la masa maximă admisă ca standarde de circulație.

Practic este o cerere de intervenție accesorie deghizată în favoarea autorității contractante, deoarece sunt susținute argumentele acesteia, iar nu apărățile invocate prin contestație.

În aceste condiții, nu este de acord cu admiterea în principiu a cererii de intervenție accesorie, deoarece nu este susținută poziția procesuală a sa, cererea fiind inadmisibilă.

III. Apărări referitoare la fondul cererii de intervenție: arată că, prin cererea de intervenție, se susține că este nepermisă analizarea unei propuneri tehnice după cerința referitoare la masa maximă admisă pe drumurile publice, în condițiile în care această cerință nu a fost prevăzută în documentația de atribuire.

Contrar celor susținute de către intervenientă, a demonstrat prin argumentele cuprinse în contestația formulată, faptul că prin documentația de atribuire se face trimitere expresă la legislația care reglementează condițiile care trebuie îndeplinite pentru masa autocisternei care este destinată circulației pe drumurile publice, respectiv ca standarde pentru circulație.

De altfel, intervenienta nu face nici măcar o mențiune cu privire la actele normative menționate în caietul de sarcini la care a făcut trimitere prin contestația formulată, deoarece prin raportare la acestea, oferta intervenientei nu respectă condițiile impuse prin caietul de sarcini așa cum au constatat unul dintre membrii comisiei de evaluare și expertul cooptat.

Pentru considerentele expuse mai sus și raportat la motivele invocate în contestație, solicită respingerea cererii de intervenție.

Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor, prin adresa nr. 30444/1418/C11/16.05.2024, a solicitat autorității contractante să transmită, în temeiul art. 18 alin. (1) și (2) din Legea nr. 2101/2016 punctul de vedere referitor la contestație, copia dosarului achiziției, precum și copiile ofertelor depuse de SRL și asocierea - -

..... a comunicat punctul de vedere nr. A1-4354/20.05.2024, înregistrat la CNSC cu nr. 31293/21.05.2024, iar dosarul achiziției a fost atașat acesteia, completat cu adresa nr. A1-4576/27.05.2024, înregistrat sub nr. 32660/27.05.2024.

Prin punctul de vedere se solicită respingerea contestației formulată de SRL, ca neîntemeiată și nefondată, pentru următoarele motive:

Procedura de atribuire în cauză a fost anulată în baza art. 212 alin. (1) lit. c) coroborat cu art. 212 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 și art. 127 alin. (1) lit. m) din HG nr. 395/2016, deoarece s-au primit oferte de la SRL și asocierea - -, conform declarației de participare.

Pe durata procesului de evaluare, a trecut la analizarea și verificarea ofertelor și astfel, s-a constatat că ambele oferte îndeplinesc criteriile de calificare, așa cum este detaliat și în procesul verbal privind evaluarea garanției de participare, a informațiilor din DUAE și a documentelor care-l însoțesc, nr. A1 - 775 din 30.01.2024.

În urma evaluării propunerilor tehnice depuse de ofertanți, conform procesului verbal de evaluare tehnică A1-3475 din 17.04.2024, activitate desfășurată în conformitate cu art. 127 alin. (1) lit. f) din HG 395/2016, s-a constatat că ambele oferte îndeplinesc în totalitate cerințele minime solicitate prin caietul de sarcini și Specificația Tehnică ST - SMFA.22-135.V.1., cap. 3. CERINȚE.

Cu toate că ambele propuneri tehnice îndeplinesc toate cerințele tehnice prevăzute în specificația tehnică ST-SMFA.22-135.V.1., pentru îndeplinirea obiectivului prevăzut la punctul 3.1. din caietul de sarcini, respectiv circulația pe drumurile publice, autoritatea contractantă constată că pentru transportul produselor petroliere în diferitele locații, în actuala configurație a autovehiculelor este nevoie de obținerea unei Autorizații Speciale de Transport (AST), ceea ce îngreunează libertatea de mișcare și timpul de reacție în diferite situații, existând riscul aplicării unor sancțiuni contravenționale de către Inspectoratul de Stat pentru Controlul Transportului Rutier.

Având în vedere prevederile art. 212 alin. (1) lit. c) din Legea nr. 98/2016, așa cum se specifică la alin. (2) al aceluiași articol, apreciază că modificarea criteriilor de calificare și selecție, menționate la nivelul anunțului de participare, în sensul introducerii unor elemente noi, constituie modificări substanțiale ale acestor criterii, situație în care se impune anularea procedurii de atribuire.

Față de aceste aspecte, a trebuit să ia decizia privind anularea procedurii de atribuire a acordului-cadru, după evaluarea situației actuale, având în vedere posibila încălcare a art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, precum și următoarele aspecte:

- i. obiectivul său de a transporta combustibil turboreactor pe drumurile publice de la furnizori la depozitele din unitățile militare;
- ii. cerința nr. C4 pct. a) din specificația tehnică, ce prevede că autovehiculul trebuie să fie: cu două axe, axă față directoare, axă spate motoare;
- iii. propunerile tehnice ale celor doi ofertanți;
- iv. prevederile OG nr. 43/1997 privind regimul drumurilor:

"Anexa nr.2 cu privire la masa maximă admisă a vehiculului solicitat:

2.	MASA TOTALA MAXIMA ADMISA A VEHICULULUI (în tone)	R	NR	M	P
2.3.1.	Autovehicul cu două axe				
a)	Autovehicule cu două axe, cu excepția autobuzelor	18,00	17,00	16,00	16,00

R = drumuri reabilitate
NR = drumuri nereabilitate
M = drumuri modernizate
P - drumuri pietruite."

v. prevederile Ordinului Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 1191 din 31 mai 2023 pentru aprobarea listelor cuprinzând drumurile de interes național, cu masele maxime admise în circulație și caracteristicile conexe ale vehiculelor;

vi. comunicatul de presă nr. 100 din 22 aprilie 2024 al Institutului Național de Statistică în care se transmite lungimea rețelei de drumuri publice.

Pe parcursul derulării procedurii de atribuire ce face obiectul prezentei cauze, autoritatea contractantă a constatat următoarele:

- lungimea rețelei de drumuri publice a României este de 86.388 km, din care lungimea totală a drumurilor asfaltate este de 63.363 km;
- rețeaua drumurilor reabilite are o lungime de 11.863,81 km, reprezentând 18,72% din lungimea drumurilor asfaltate, pe care masa maximă admisă pentru autovehiculul ofertat este de 18.000 kg;
- rețeaua drumurilor nereabilite are o lungime de 34,37 km, reprezentând 0,05% din lungimea drumurilor asfaltate, pe care masa maximă admisă pentru autovehiculul ofertat este de 17.000 kg;
- rețeaua drumurilor modernizate are o lungime de 51.464,82 km, reprezentând 81,22% din lungimea drumurilor asfaltate, pe care masa maximă admisă pentru autovehiculul ofertat este de 16.000 kg;
- autovehiculul ofertat de contestatoarea SRL, a cărei masă maximă admisă este de 18.064 kg, poate circula pe drumurile publice, încărcat la capacitatea maximă ofertată (12.000 litri combustibil turboreactor), doar în baza unei Autorizații Speciale de Transport;
- autovehiculul ofertat de asocieria -, a cărei masă maximă admisă este de 20.902 kg poate circula pe drumurile publice, încărcat la capacitatea maximă ofertată (12.000 litri combustibil turboreactor), doar în baza unei Autorizații Speciale de Transport.

Conform celor expuse mai sus, ambele vehiculele ofertate pot circula pe drumurile publice, încărcate la capacitatea maximă ofertată (12.000 litri combustibil turboreactor), dar, doar în baza unei Autorizații Speciale de Transport (AST).

Utilizarea AST-ului nu oferă libertatea de deplasare necesară îndeplinirii misiunilor sale (mai ales celor urgente) și a unităților beneficiare.

Astfel, a constatat omisiuni/erori în documentația de atribuire și anume:

- lipsa unor cerințe care să stabilească Masa maximă autorizată a vehiculului care să permită circulația pe drumurile publice;
- lipsa unor cerințe care să stabilească categoria de drum public pe care va circula autovehiculul fără a fi nevoie de obținerea unei Autorizații Speciale de Transport (AST).

Urmare a constatării acestor omisiuni/erori, ce duc la imposibilitatea îndeplinirii obiectivului de a transporta combustibil turboreactor de la furnizori la depozitele din cadrul unităților și aflându-se în imposibilitatea de a adopta măsuri corective fără ca acestea să conducă la încălcarea

principiilor prevăzute la art. 2 alin. (2) lit. a) - f) din Legea nr. 98/2016, autoritatea contractantă consideră că a fost obligată să anuleze procedura de achiziție, conform prevederilor art. 212 alin. (1) lit. c) coroborat cu art. 212 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 și ale art. 127 alin. (1) lit. m) din HG nr. 395/2016.

Totodată, reține că membrul comisiei de evaluare cpt. ing. BOCANU Roxana împreună cu expertul tehnic cooptat cpt. ing. PLEȘCAN Alexandru, prin documentele întocmite introduc în mod arbitrar cerința privind greutatea de 18.000 kg pentru a putea circula pe drumurile publice, cerință inexistentă în specificația tehnică, ceea ce duce la concluzia ca ar fi putut favoriza contestatoarea, întrucât aceasta în contestație, se bazează exact pe aceste argumente.

I. Referitor la afirmația contestatoarei SRL:

"în mod nelegal a stabilit autoritatea contractantă că autovehiculul oferat de subscrisa nu poate circula pe drumurile publice, încărcat la capacitatea maximă oferată (12.000 litri carburant turboreactor). "

nu a stabilit că autovehiculul oferat de către contestatoare nu poate circula pe drumurile publice; concluzia sa a fost aceea că, în cazul acceptării oricărei dintre cele două oferte, autovehiculul încărcat la capacitatea maximă oferată, ar încălca prevederile art. 41 alin. (1) din OG nr. 43/1997 privind regimul drumurilor.

Așa cum este scris și în contestația formulată de către SRL, masa totală a autovehiculului oferat de acesta, încărcat cu 12.000 litri de kerosen cu densitatea medie de 0,795 kg/dm³ este de 18.064 kg, depășind astfel Masa Totală Maximă Admisă A Vehiculului prevăzută în Ordonanța nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, pentru toate categoriile de drumuri. Temeiul legal al concluziei autorității contractante este chiar cel expus de contestatoare și anume, art. 41 alin. (1), respectiv art. 61 alin. (1) din Ordonanța nr. 43/1997 privind regimul drumurilor.

Referitor la legislația expusă anterior, contestatoarea subliniază faptul că, pentru depășirea masei maxime cu cel mult 5% inclusiv, constatată prin cântărire, nu se aplică sancțiuni, conform art. 61 alin. (1) lit. b) pct. (i) ce în mod voit SRL nu a expus în cadrul contestației tot punctul (i) amintit anterior, ce prevede și:

"Contravenții minore:

- până la 5% inclusiv - de la 1.500 lei la 1.800 lei, dacă depășirea masei totale maxime admise sau masei totale autorizate prin AST se constată din documentele de transport."

În cazul transporturilor de carburant de la furnizori la unități, transporturile sunt însoțite de documente de transport, astfel că, determinarea masei maxime se poate face și din analiza acestora, nefiind necesară cântărirea autovehiculului"

Totodată, contestatoarea nu a ținut cont de faptul că, cea mai mare parte a drumurilor publice asfaltate din România, adică 81,22% din totalul acestora, are impusă o masă maximă admisibilă de 16.000 kg, toate

calculele acesteia în care aplică toleranțele invocate de 3% și 5% la greutatea de 18.000 kg, fiind lovite de nulitate.

Menționează că o altă omisiune din documentația de atribuire, este aceea că nu a făcut nicio distincție între categoriile de drumuri publice pe care trebuie să circule autocisterna, motiv care întărește și mai mult decizia sa de a anula procedura de achiziție, în baza prevederilor art. 212 alin. (1) lit. c) coroborat cu art. 212 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, precum și în baza art. 127 alin. (1) lit. m) din HG nr. 395/2016.

Așa cum a detaliat și anterior, combustibilul turboreactor este transportat însoțit de documente de transport, astfel, masa maximă a autovehiculului ce îl transportă reiese din aceste documente, nefiind necesară cântărirea.

Toleranțele invocate de către contestatoare, prin:

- Regulamentul UE) Nr. 1230 din 12 decembrie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru masele și dimensiunile autovehiculelor și ale remorcilor acestora și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului;
 - DIRECTIVA (CE) Nr. 23 din 23 aprilie 2009 privind instrumentele de cântărire neautomate;
 - DIRECTIVA (CE) Nr. 46 din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective,
- nu pot fi luate în calcul, deoarece nu a existat o cerință referitoare la masa maximă a autovehiculelor.

Mai mult, aceste regulamente și directive stabilesc toleranțe așa cum este specificat și în denumirea lor, ce se referă la: cerințe de omologare de tip pentru masele și dimensiunile autovehiculelor și ale remorcilor acestora, instrumente de cântărire neautomate, stabilirea a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, nicidecum la circulația pe drumurile publice.

Totodată, expertul tehnic cooptat nu are drept de vot în comisia de evaluare, rolul raportului acestuia fiind conform prevederilor art. 128 alin (5) din Legea nr. 98/2016, acela de a facilita comisiei de evaluare adoptarea deciziilor în cadrul procesului de analiză a solicitărilor de participare/ ofertelor și de stabilire a ofertei/ofertelor câștigătoare.

În mod greșit, în susținerea argumentelor care stau la baza punctului de vedere, cpt. ing. BOCANU Roxana, membru în comisia de evaluare, și în rapoartele expertului tehnic cooptat se invocă aceleași regulamente și directive, care au fost preluate și de contestatoare în contestație, respectiv toleranțele din regulamentele și directivele mai sus menționate, ce nu au legătură cu circulația pe drumurile publice, doar în sensul aplicării acestora la masa maximă autorizată stipulată prin lege, pe categoria de drumuri reabilitate, neținându-se cont și de masele maxime admisibile și pe

celelalte categorii de drumuri, astfel, creând o cerință arbitrară și inexistentă în caietul de sarcini și specificația tehnică.

Aceste toleranțe nu sunt invocate și pentru calculul masei autovehiculelor sau sunt invocate doar cu „-”. Aplicând aceste toleranțe în acest mod și doar pentru categoria de drumuri Reabilitate, este în mod vădit favorabil doar contestatoarei SRL.

Exemplu de calcul posibil în varianta cea mai puțin favorabilă:

18.000 kg (Masa maximă admisă pe drumurile Reabilitate) + 5% (Toleranță) = 18.900 kg

18.064 kg (Masa autovehiculului oferat de SRL) + 5% (Toleranță) = 18.967,20 kg.

Din cele de mai sus rezultă că și în situația aplicării toleranțelor invocate, pe categoria de drum Reabilitat, unde masa admisibilă este cea mai mare, autovehiculul oferat de SRL tot ar depăși aceste mase, fiind necesar obținerea unei Autorizații Speciale de Transport.

Astfel, solicită Consiliului să constate că membrii comisiei de evaluare care au luat decizia anulării procedurii nu au adoptat o poziție contrară, ci una legală, față de cele două persoane din cadrul instituției sale, respectiv celălalt membru al comisiei de evaluare și expertul cooptat, întrucât aceștia și-au expus punctul de vedere în legătură cu cerințe care nu există în cadrul caietului de sarcini, cum ar fi: categoria de drum public pe care va circula autovehiculul sau masa maximă pe care o poate avea produsul oferat pentru a putea circula pe drumurile publice.

II. Referitor la afirmația contestatoarei SRL:

“În mod nelegal a stabilit că oferta depusă de asocierea - este admisibilă din punct de vedere tehnic”,

nu a stabilit oferta depusă de asocierea - ca fiind admisibilă din punct de vedere tehnic, niciuna dintre ofertele primite în cadrul procedurii nu a fost declarată admisibilă.

Comisia a consemnat doar faptul că, ambele oferte îndeplinesc în totalitate cerințele minime solicitate, circulația pe drumurile publice (transportul de carburant de la furnizori la depozitele din cadrul unităților), fiind obiectivul general la care contribuie furnizarea produselor conform prevederilor caietului de sarcini și nu o cerință.

Mai mult, așa cum a detaliat anterior, ambele autovehicule pot circula pe drumurile publice în configurația oferată și încărcate la capacitatea maximă de 12.000 litri carburant turboreactor, dar, doar în baza unei Autorizații Speciale de Transport (AST).

Utilizarea AST-ului nu oferă libertatea de deplasare necesară îndeplinirii misiunilor (mai ales celor urgente) autorității contractante și a unităților beneficiare.

..... SRL a invocat toleranțe prevăzute în Directive și regulamente ce nu au legătură cu Circulația pe drumurile publice, utilizează aceste toleranțe și le aplică în mod incorect, doar la valoarea de 18.000 kg pentru calculul masei maxime admisibile pe drumurile publice.

III. Referitor la afirmația contestatoarei SRL:

„În mod nelegal a dispus autoritatea contractantă anularea procedurii de atribuire”, decizia autorității contractante de a anula procedura de achiziție s-a făcut în faza de evaluare a propunerilor tehnice, neajungându-se la deschiderea ofertelor financiare, astfel ca, situația din practica CNSC prezentată de către contestatoare, pentru a convinge completul de judecată, nu este relevantă în prezenta cauză.

Încă o dată, contestatoarea invocă directive și regulamente ce nu au legătură cu circulația pe drumurile publice, încercând să facă o legătură între acestea și prevederile OG 43/1997.

Singura legătură între regulamentele și directivele invocate și OG nr. 43/1997 fiind faptul că în cadrul lor se regăsește sintagma „Drumuri publice”, aceasta nefiind o trimitere la legislație, așa cum susține petenta.

Drept pentru care, ținând cont de faptul că:

- legislația ce reglementează regimul drumurilor nu a fost cuprinsă în cadrul documentației;
 - în mod arbitrar a fost introdusă de către membrul comisiei Cpt. Ing. BOCANU Roxana și expertul tehnic cooptat cpt. Ing. PLEȘCAN Alexandru o cerință inexistentă inițial în caietul de sarcini/specificația tehnică prin invocarea unor toleranțe din regulamentele și directivele ce nu au legătură cu circulația pe drumurile publice, și aplicarea acestora la masa maximă autorizată stipulată prin lege, doar pe categoria de drumuri reabilite, neținând cont și de masele maxime admisibile și pe celelalte categorii de drumuri;
 - lipsa unor cerințe care să stabilească masa maximă autorizată a vehiculului care să permită circulația pe drumurile publice;
 - lipsa unor cerințe care să stabilească categoria de drum public pe care va circula autovehiculul fără a fi nevoie de obținerea unei Autorizații Speciale de Transport (AST),
- a luat decizia, în mod legal, de a anula procedura de achiziție publică, pentru atribuirea procedurii de atribuire în cauză.

Consiliul, prin adresa nr. 32868/1418/C11/27.05.2024, a solicitat intervenientei, ... să precizeze dacă referirea că:

„În mod nelegal, autoritatea contractantă a dispus anularea procedurii de atribuire” (de ex. *„considerăm că anularea procedurii în baza art. 212 alin. (1) lit. c) de către autoritatea contractantă este nelegală, întrucât nu s-au încălcat prevederile legale care să conducă la imposibila încheiere a contractului de către autoritatea contractantă.”*),

reprezintă critici cu privire la anularea procedurii de atribuire, iar în caz afirmativ urmând ca acestea să fie supuse analizei Consiliului sub formă unei contestații care să respecte condițiile stabilite la art. 10 din Legea nr. 101/2016, cu respectarea condiției de depunere prevăzută de art. 61¹ din același act normativ.

..... SRL a constituit cautiunea în sumă de 783.452,25 lei, conform art. 611 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, fiind depusă la dosar recipisa de consemnare nr. 210184817/1, eliberată de CEC BANK SA, Sucursala, la data de 26.04.2024, fiind transmisă, în original, prin adresa înregistrată la Consiliu cu nr. 26761/29.04.2024.

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

..... a organizat procedura prin licitație deschisă, în vederea încheierii Acordului-cadru achiziție Autocisterne de transport și alimentare combustibil turboreactor (autoalimentator) de capacitate 10.000-12.000 litri, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. CN1062523/13.12.2023. Valoarea estimată a acordului-cadru de furnizare este de 39.172.612,50 lei, fără TVA, iar criteriul de atribuire aplicat este „cel mai bun raport calitate-preț”.

Împotriva rezultatului procedurii de atribuire, comunicat prin adresa nr. A1 – 3548/19.04.2024, și a raportului procedurii nr. 3546/19.04.2024, ... SRL a înaintat Consiliului contestația în analiză, solicitând:

- anularea adresei privind comunicarea rezultatului procedurii nr. A1 nr. 3548/19.04.2024 prin care procedura de atribuire a fost anulată;
- anularea în parte a raportului procedurii de atribuire nr. 3546/19.04.2024 și a procesului verbal nr. 3475/17.04.2024 în ceea ce privește concluzia cu privire la evaluarea ofertei sale, precum și cu privire la măsura anulării procedurii de atribuire, dar și în ceea ce privește admisibilitatea ofertei depusă de asocierea SRL - SRL;
- obligarea autorității contractante la reluarea procedurii de evaluare a ofertei sale;
- obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertei depusă de asocierea SRL - SRL;
- obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată.

Ca o chestiune prealabilă, Consiliul reține că, urmare a formulării contestației, ... SRL și SRL, membre ale asocierii SRL și SRL, au formulat cerere de intervenție voluntară, în susținerea parțială a contestației formulată de SRL, prin care achiesează la criticile contestatoarei în ceea ce privește decizia de anulare a procedurii de atribuire.

- Astfel, prin cererea de intervenție s-a solicitat anularea adresei nr. A₁
- 3549/19.04.2024 de comunicare a rezultatului procedurii, a raportului

procedurii de atribuire nr. A₁ - 3546/19.04.2024, a procesului verbal nr. A₁ 3475/17.04.2024 și a anexei nr. 1 - Nota individuală A₁ - 3545 din 19.04.2024, în ceea ce privește concluzia comisiei de evaluare de anulare a procedurii de achiziție publică și obligarea autorității contractante de a continua procedura de achiziție publică.

Față de aceste solicitări văzând că acestea au calitate și capacitate procesuală și a dovedit un interes legitim propriu în pricină prin promovarea cererii, oferta asocierii din care fac parte fiind o ofertă declarată conformă, evaluarea propunerilor tehnice fiind ultima etapă realizată de autoritatea contractantă în evaluarea ofertelor depuse în procedură anterior anulării procedurii, în conformitate cu art. 64 Cod procedură civilă, Consiliul o încuviințează, în principiu, ca cerere de intervenție accesorie în interesul SRL. Intervenția formulată raportată la cererile amintite este legată de admiterea criticilor privind rezultatul procedurii, respectiv anularea deciziei de anulare a procedurii de atribuire.

Față de criticile contestatoarei cu privire la decizia de anulare a procedurii de atribuire, se constată că ele urmăresc cele susținute de contestatoare, cererea de intervenție fiind formulată din acest punct de vedere cu respectarea prevederilor art. 61 alin. (3) din Codul de procedură civilă, ca cerere de intervenție accesorie care sprijină apărarea uneia dintre părți, motiv pentru care, în conformitate cu art. 64 Cod procedură civilă, Consiliul o încuviințează, în principiu. Intervenția formulată raportat la aceste cereri este în interesul SRL, respectiv acela de admitere a criticilor contestatoarei.

Cât privește partea din cererea de intervenție care privește criticile formulate de contestatoare cu privire la oferta sa, Consiliul constată că susținerile intervenientei sunt în sprijinul evaluării realizate de autoritatea contractantă, prin urmare, această parte a cererii de intervenție Consiliul o încuviințează, în principiu, ca intervenție accesorie în sprijinul autorității contractante.

Astfel fiind, Consiliul va analiza cererea de intervenție odată cu contestația formulată de SRL.

Pe fondul contestației, Consiliul reține că autoarea acesteia este nemulțumită, în principal, de decizia autorității contractante de anulare a procedurii de atribuire, considerând că motivele pentru care achizitoarea a luat această decizie nu sunt întemeiate, erorile/omisiunile invocate de aceasta pentru a anula procedura de atribuire fiind artificiale.

În acest sens, Consiliul constată că, prin adresa nr. A₁ - 3549/19.04.2024, autoritatea contractantă a comunicat petentei faptul că procedura de atribuire a fost anulată, în baza art. 212 alin. (1) lit. c) coroborat cu art. 212 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 deoarece:

"S-au constatat erori/omisiuni în documentația de atribuire, iar autoritatea contractantă se află în imposibilitatea de a adopta măsuri corective, fără ca acestea să conducă la încălcarea principiilor prevăzute la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice.

Erori/omisiuni în documentația de atribuire:

a) lipsei unei cerințe referitoare la masa maximă autorizată pe drumurile publice."

În legătură cu aceste motive ale autorității contractante, autoarea contestației arată că cerințele caietului de sarcini au fost suficiente pentru a se putea întocmi oferta și a fi îndeplinite condițiile legate de posibilitatea de utilizare a cisternei ce se dorește a fi achiziționată pe drumurile publice, produsul ofertat de această toleranță permisă de prevederile legale.

De asemenea, petenta arată că prevederile documentației de atribuire nu fac distincție între categoriile de drumurile publice pe care trebuie să circule autocisterna astfel încât aceasta trebuie să aibă masa maximă admisă de lege pentru a circula pe toate categoriile de drumuri publice, respectiv masa maximă admisă este de 18 tone. Consideră eronată neluarea în considerare de către achizitoare prevederilor art. 61 lit. b) pct. (i) din Ordonanța nr. 43/1997 referitoare la autorizația AST (Autorizație Specială de Transport).

În contra susținerilor contestatoarei, prin punctul de vedere la contestație, autoritatea contractantă arată că pe parcursul derulării procedurii, a constatat că există diferențe ale masei maxime admise pentru autovehicule (18.000 kg, respectiv 17.000 kg), funcție de tipul drumurilor asfaltate (reabilitate/nereabilitate), iar cei doi ofertanți au propus autovehicule având mase de 18.064 kg (petenta) și de 20.902 kg (asocierea SRL și SRL).

Astfel, invocă faptul că ambele vehiculele ofertate pot circula pe drumurile publice, încărcate la capacitatea maximă ofertată (12.000 litri combustibil turboreactor), dar doar în baza unei Autorizații Speciale de Transport (AST), care nu oferă libertatea de deplasare necesară îndeplinirii misiunilor (mai ales celor urgente) ale sale și ale unităților beneficiare.

În consecință, achizitoarea susține că a constatat omisiuni/erori în documentația de atribuire, în sensul că lipsesc cerințe care să stabilească masa maximă autorizată a vehiculului care să permită circulația pe drumurile publice, respectiv cerințe care să stabilească categoria de drum public pe care va circula autovehiculul fără a fi nevoie de obținerea unei Autorizații Speciale de Transport (AST).

Constatând aceste omisiuni/erori, ce duc la imposibilitatea îndeplinirii obiectivului de a transporta combustibil turboreactor de la furnizori la depozitele din cadrul unităților și aflându-se în imposibilitatea de a adopta măsuri corective fără ca acestea să conducă la încălcarea principiilor prevăzute la art. 2 alin. (2) lit. a)-f) din Legea nr. 98/2016, a fost obligată să anuleze procedura de achiziție.

Analizând toate aceste informații, Consiliul consideră relevante următoarele prevederi ale caietului de sarcini:

"3.1 Autocisterna de transport și alimentare carburanți de aviație de capacitate 10.000-12.000 litri este un autoalimentator destinat atât efectuării operațiunilor de alimentare cu combustibil

turboreactor a aeronavelor militare (destinația principală) cât și transportului acestuia pe drumurile publice, de la furnizori la depozitele din incintele unităților militare.

Autocisterna va permite efectuarea operațiunilor de alimentare/golire a rezervoarelor aeronavelor militare cu/de carburanți filtrați și aditivați de tipul F-34 și F-35, conform STANAG 3747, în cantitățile prestabilite și în condiții de siguranță.

3.2. Descrierea produselor solicitate

Vehicul special, din categoria N3, care îndeplinește o funcție specifică ce necesită adaptări ale caroseriei și/sau echipamente speciale, conform RNTR-2.

(...) Capacitatea utilă de încărcare de minim 10.000 litri și maxim de 12.000 litri, cu o rezervă de siguranță de 5 %.

3.5. Cerințe de performanță și specifice

- Compatibilitatea electromagnetică: conform standardelor și certificărilor în vigoare.
- Identificare și marcare:
- marcarea și identificarea produsului se face în conformitate cu reglementările în vigoare, privind circulația pe drumurile publice a vehiculelor rutiere, care transportă lichide inflamabile și periculoase, ADR în vigoare.

9. Criterii de atribuire

Criteriul de atribuire este "cel mai bun raport calitate-preț". Autoritatea contractanta a stabilit foarte clar toate cerințele ce trebuiesc îndeplinite în cadrul caietului de sarcini și a specificațiilor tehnice, astfel că se urmărește eficientizarea cheltuielilor bugetare alocate și încurajarea concurenței.

Factori de evaluare pentru "Autocisterne de transport și alimentare combustibil turboreactor (autoalimentator) de capacitate 10.000-12.000 litri":

Capacitatea nominală la semnul de calibrare a bazinului de transport C.L. (minim 10.000 litri - maxim 12.000 litri)"

Aceste informații, se regăsesc și în cadrul specificației tehnice ST-SMFA.22-135.V.1.

Analizând aceste cerințe, Consiliul reține că produsul oferat trebuia să aibă o capacitate de transport de 10.000-12.000 litri și să fie destinate circulației pe drumurile publice.

Din analiza raportului procedurii de atribuire nr. 3546/19.04.2024, se poate observa că procesul de evaluare al propunerilor tehnice a ajuns cu evaluarea ofertelor până la etapa evaluării propunerilor tehnice depuse de autoarea contestației și de asocierea SRL și SRL, achizițoarea constatând, pe de o parte, că prevederile caietului de sarcini, așa cum au fost formulate acestea și publicate în SEAP, au fost respectate de cei doi ofertanți.

Pe de altă parte, membrii comisiei de evaluare au concluzionat, cu majoritate, luând în considerare masa autoalimentatorului oferat de fiecare dintre cei doi ofertanți, următoarele:

"3 Concluzii și semnături

Ținând cont de cele expuse anterior și analizând legislația în vigoare privind circulația pe drumurile publice, respectiv Ordonanța 43/1997 Privind regimul drumurilor publice, Anexa 2, pct. 2.3.1. a), art. 41 alin. (1), art. 61 alin. (1), comisia concluzionează că, în situația acceptării oricăreia dintre cele două oferte autovehiculul nu poate circula pe drumurile publice, încărcat la capacitatea maximă ofertată (12.000 litri carburant turboreactor).

Având în vedere:

i. Constatarea, pe parcursul procedurii de atribuire, a lipsei unei cerințe referitoare la masa maximă autorizată pe drumurile publice, iar autoritatea contractantă se află în imposibilitatea de a adopta măsuri corective fără ca acestea să conducă la încălcarea principiilor (...).

ii. corectarea specificațiilor tehnice în această etapă nu este posibilă, conform (...), întrucât reprezintă modificări substanțiale care conduc la anularea procedurii deoarece afectează atât de mult elementele ce descriu contextul achiziției publice încât au ca efect schimbarea indicatorilor

*principali ce caracterizează rezultatul contractului ce urmează a fi atribuire, fapt ce afectează nivelul competiției,
comisia propune ANULAREA procedurii de achiziție (...)."*

Tot în raportul procedurii de atribuire este consemnat faptul că unul dintre membrii comisiei de evaluare, personal tehnic din comisia de evaluare, raportat la conformitatea ofertelor, și-a expus punctul de vedere în Nota individuală nr. A₁ – 3545/19.04.2024.

Astfel acest membru al comisiei de evaluare, Bocanu Roxana (inginer auto) a invocat:

- cerința C14 din caietul de sarcini:

"Autocisterna trebuie să îndeplinească condițiile privind dimensiunile, condițiile privind masele, condițiile privind sistemul de frânare și condițiile privind direcția și ținuta de drum impuse de reglementările naționale din domeniu aplicabile acestei categorii de autovehicule, prevăzute în instrucțiunile RNTR 7, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.132/2005, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea 1, nr. 1.160 din 21 decembrie 2005, cu modificările și completările ulterioare."

- RNTR 7, subcap. 12, pct. 7 și 8 privind omologarea, precum și cap. IV referitoare la condițiile privind masele;

- Regulamentul UE nr. 1230/2012, art. 5, privind masele maxime admisibile;

- transpunerea Directivei nr. 96/53/CE prin Legea nr. 198/2015;

- Regulamentul UE nr. 1230/2012, Apendice 2, privind toleranțe admise pentru omologarea de tip, concluzionând următoarele:

- masa autoalimentatorului ofertat de asocieria SRL și SRL depășește greutatea maxim admisă pe drumurile publice cu 2561 kg;

- masa autoalimentatorului ofertat de SRL respectă limitarea privind greutatea maxim admisă pe drumurile publice, din calculele sale realizate prin luarea în considerare toleranțele admise la omologarea de tip la greutatea ansamblului neîncărcat rezultând 17808 kg.

De asemenea, sunt făcute în cadrul acestei note aprecieri legate de eliberarea cartei de identitate a autovehiculului eliberată de Registrul Auto Român și, în final, se concluzionează că oferta asocierii SRL și SRL este neconformă, în timp ce oferta contestatoarei este conformă și nu depășește valoarea maximă admisibilă pe drumurile publice.

În legătură cu conformitatea ofertelor depuse în cadrul procedurii de atribuire, specialistul cooptat a reținut în raportul de specialitate nr. A₁ – 2055/07.03.2024, a reținut în legătură cu ofertele depus că:

"În cadrul evaluării de specialitate s-a analizat dacă ofertele tehnice sunt conforme cu cerințele înscrise în specificațiile tehnice nr.:

- ST-SMFA.22-135.n.1, pentru Autocisternă pentru transport și alimentare combustibil -turboreactor (autoalimentator) de 10.000 - 12.000 litri, anexată la caietul de sarcini.

În conformitate cu specificația tehnică și prevederile caietului de sarcini, autocisterna trebuie să conform C.4. pct. a) din specificația tehnică, cu două axe, axă față directoare, axă spate motoare, echipamentul trebuie să fie vehicul special din categoria N3, fiind destinat atât efectuării operațiunilor de alimentare cu combustibil turboreactor a aeronavelor militare în interiorul unităților militare cât și a sportului acestuia pe drumurile publice, de la furnizori la depozitele din incintele unităților militare.

De asemenea, în conformitate cu cerința C.9. pct. a) din specificația tehnică atașată caietului de sarcini, recipientul cisternă al autoalimentatorului trebuie să dispună de "capacitate nominală, la semnul -librare: minim 10.000 litri, cu o rezervă de siguranță de 5 %" iar în conformitate cu cerința C.18. specificația tehnică atașată caietului de sarcini "capacitatea utilă de încărcare de minim 10.000 litri și maxim de 12.000 litri, cu o rezervă de siguranță de 5 %", prin urmare, autoalimentatorul trebuie să poată circula pe drumurile publice cu o încărcătură de minim 10.000 litri plus o rezervă de 5%, adică 10.500 litri de combustibil turboreactor.

Toate aceste cerințe, mai sus prezentate, implică respectarea legislației naționale în vigoare și anume RNTR-2 - ordinul nr. 2224 din 23 decembrie 2020 pentru aprobarea reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea, având în vedere destinația echipamentului acesta trebuie de asemenea să respecte prevederile Ordonanței nr 43/1997 privind regimul drumurilor, și să îndeplinească cumulativ prevederile art. 61 alin. 1 lit. i) și ii)) referitoare la masa maximă autorizată a vehiculului pe drum european reabilitat/modernizat ca fiind de 18.000kg dar și masele maxim autorizate pe osia simplă : are/nemotoare pe drum european abilitat/modernizat.

I.În legătură cu oferta tehnică depusă de S.R.L. la specificația tehnică nr. ST- FA.22-135.V.1.

În urma analizării propunerii tehnice depusă de operatorul economic S.C. S.R.L. la specificația tehnică nr. ST-SMFA.22-135.V.1., au rezultat următoarele:

- masa proprie a autoșasiului propus este de 5.524 kg;
- masa proprie a suprastructurii (bazin și parte specială) este de 3.000 kg;
- masa încărcăturii cu combustibil turboreactor la o densitate medie de 0.795kg/dm³ ce trebuie minim încărcat, mai exact 10.500 litri, este de:

$$10.500 \text{ litri} \times 0.795 \text{ kg/dm}^3 = 8347.5 \text{ kg.}$$

Având în vedere calculul mai sus prezentat, rezulta masa totală a echipamentului:

$$M_{\text{proprie autoșasiu}} + M_{\text{proprie suprastructură}} + M_{\text{încărcătură combustibil}} = 5524 \text{ kg} + 3000 \text{ kg} + 8347.5 \text{ kg} = 16871,5 \text{ kg}$$

Oferta tehnică propusă de operatorul economic S.C. S.R.L. la specificația tehnică ST-SMFA.22-135.v.1. este conformă și permite echipamentului să circule și să asigure transportul de combustibil turboreactor pe drumurile publice, fără limitări, cu respectarea prevederilor Ordonanței nr 43/1997.

Prin urmare, oferta tehnică este conformă.

2. În legătură cu oferta tehnică depusă de S.C. S1 specificația tehnică nr. ST-SMFA.22-135.V.1.

În urma analizării propunerii tehnice depusă de operatorul economic S.C. AUTOMECA S.R.L. la specificația tehnică nr. ST-SMFA.22-135.v.1., au rezultat următoarele:

- masa proprie a autoșasiului propus este de 7.612 kg;
- masa proprie a suprastructurii (bazin și parte specială) este de 3.750 kg;
- masă încărcăturii cu combustibil turboreactor la o densitate medie de 0.795kg/dm³ ce trebuie minim încărcat, mai exact 10.500 litri, este de:

$$10.500 \text{ litri} \times 0.795 \text{ kg/dm}^3 = 8347.5 \text{ kg.}$$

Având în vedere calculul mai sus prezentat, rezulta masa totală a echipamentului:

$$M_{\text{proprie autoșasiu}} + M_{\text{proprie suprastructură}} + M_{\text{încărcătură combustibil}} = 7612 \text{ kg} + 3750 \text{ kg} + 8347.5 \text{ kg} = 19709,5 \text{ kg}$$

Oferta tehnică propusă de operatorul economic S.C. SRL la specificația tehnică nr. ST-SMFA.22-135.v.1. este neconformă și nu permite echipamentului să circule și să asigure transportul de combustibil turboreactor pe drumurile publice conform specificației tehnice, fără limitări, și cu respectarea prevederilor legale, masa totală a echipamentului propus fiind mai mare de 18.000kg, ceea ce nu permite circulația pe drumurile publice conform prevederilor art. 61 alin. 1 și lit. i) și ii)) din Ordonanța nr 43/1997.

Prin urmare, oferta tehnică nu este conformă."

Ulterior, același expert cooptat, în raportul de specialitate nr. A₁ – 2366/15.03.2024 a menționat în legătură cu oferta contestatoarei că:

"În cadrul evaluării de specialitate s-a analizat dacă ofertele tehnice sunt conforme cu cerințele înscrise în specificațiile tehnice nr.:

- ST-SMFA.22-135.V.1, pentru Autocisternă pentru transport și alimentare combustibil -turboreactor (autoalimentator) de 10.000 - 12.000 litri, anexată la caietul de sarcini.

În urma solicitării autorității contractante de sprijin tehnic pe linie de specialitate privind încadrarea/îndeplinirea cerințelor tehnice din specificația tehnică atașată caietului de sarcini, expertul tehnic cooptat din partea Statului Major al Forțelor Aeriene, Cpt.ing. Alexandru Pleșcan, a formulat următoarele concluzii:

I. În legătură cu oferta tehnică depusă de S.R.L. la specificația tehnică nr. ST-SMFA-A.22-135.v.1.

Referitor la faptul că, autocisterna trebuie să fie, conform C.4. pct. a) din specificația tehnică, cu două axe, axă față directoare, axă spate motoare, echipamentul trebuie fie vehicul special din categoria N3, fiind destinat atât efectuării operațiunilor de alimentare cu combustibil turboreactor a aeronavelor are în interiorul unităților militare cât și a transportului acestuia pe drumurile publice, de la furnizori la depozitele din incintele unităților militare, se formulează următorul răspuns:

- conform RNTR-2 - ordinul nr. 2224 din 23 decembrie 2020 pentru aprobarea reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea, având în vedere destinația echipamentului acesta trebuie de asemenea să respecte prevederile Ordonanței nr 43/1997 privind regimul drumurilor, și să îndeplinească cumulativ prevederile art. 61 alin. 1 lit. i) și ii)) referitoare la masa maximă autorizată a vehiculului pe drum european reabilitat/modernizat ca fiind de 18.000kg ce poate fi depășită cu cel mult 5% inclusiv (maxim 18.900kg) dar și masele maxim autorizate pe osia simplă motoare/nemotoare pe drum european abilitat/modernizat, prin urmare, oferta tehnică transmisă de operatorul economic S.C. S.R.L. din care reiese masa maximă autorizată a echipamentului complet echipat și încărcat la capacitate maximă cu combustibil turboreactor este de 18.062kg, masă care se încadrează în prevederile legislative în vigoare, masa maximă autorizată determinată fiind strâns legată și de clasa de precizie a echipamentelor prin care s-a efectuat determinarea masei totale (clasa 1-3), ceea ce permite ca echipamentul oferat să circule pe drumurile publice.

Referitor la cerința C.9. pct. e) "conductele de legătură pentru asigurarea interfețelor și funcționalității acestora să fie confecționate din același material ca și recipientul cisternă", se imune ca toate conductele de legătură ce fac corp comun cu bazinul autocisternei, conducte ce vor fi sudate efectiv de corpul bazinului să fie din același material cu acesta, în situația de față din aliaj metalic aluminiu 5182. Ulterior, aceste conducte urmând a fi conectate prin cuplaj mamă/tată, cuple de prindere, etc., cu celelalte elemente de la partea specială a autocisternei. În concluzie, prin aceste conducte de legături asigură conectarea bazinului cu celelalte interfețe solicitate.

Prin urmare, oferta transmisă de operatorul economic este conformă și îndeplinește cerințele impuse prin specificația tehnică atașată caietului de sarcini."

Analizând toate aceste informații, Consiliul apreciază ca relevante în soluționare prevederile OG nr. 43/1997, potrivit cărora:

"Art. 5¹.

Din punctul de vedere al capacității portante, drumurile se clasifică astfel:

a) R = drumuri reabilite, la care masele și dimensiunile maxime admise sunt cele prevăzute în coloana nr. 1 din anexele [nr. 2](#) și [3](#);

b) NR = drumuri nereabilite, la care masele și dimensiunile maxime admise sunt cele prevăzute în coloana nr. 2 din anexele [nr. 2](#) și [3](#);

c) M = drumuri modernizate, la care masele și dimensiunile maxime admise sunt cele prevăzute în coloana nr. 3 din anexele [nr. 2](#) și [3](#);

d) P = drumuri pietruite, la care masele și dimensiunile maxime admise sunt cele prevăzute în coloana nr. 4 din anexele [nr. 2](#) și [3](#).

.....
Art. 41.

(1) Este interzisă circulația pe drumurile publice a vehiculelor rutiere, înmatriculate sau înregistrate în România sau în alte state, cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise în circulație prevăzute în anexele nr. 2 și 3.

Art. 61. -

(1) Următoarele fapte constituie contravenții, dacă nu constituie infracțiune potrivit legii penale, și se sancționează după cum urmează:

a) încălcarea prevederilor art. 16 alin. (2), art. 17 alin. (2), art. 18 alin. (1), art. 19 alin. (4) - (6), art. 21 alin. (3), art. 221 alin. (9) și (10), art. 25, 26, art. 27 alin. (1), (2) și (4) - (9), art. 30, art. 32 alin. (2), art. 35, art. 37 alin. (2) și (6) - (9), art. 38 alin. (12), (111), (3) și (4), art. 39 alin. (2) - (4), art. 40 alin. (1), art. 43 lit. a) - j), art. 44 alin. (4) și (5), art. 45, art. 46 alin. (1) și (3) - (12), art. 47 alin. (1), (2), (4), (5), (8), (11), (13) și (14), art. 48, 50, art. 51 alin. (2) și (4), art. 52 și ale art. 54 alin. (2), cu amendă de la 2.000 lei la 6.000 lei, aplicată persoanei fizice sau juridice;

a1) încălcarea prevederilor art. 31 alin. (3), cu amendă de la 50.000 lei la 250.000 lei, aplicată administratorului căii ferate;

a2) încălcarea prevederilor art. 31 alin. (4), cu amendă de la 30.000 lei la 150.000 lei, aplicată administratorului căii ferate;

a3) încălcarea prevederilor art. 43 lit. k) și l), cu amendă de la 10.000 lei la 30.000 lei, aplicată persoanei fizice sau juridice;

b) încălcarea prevederilor art. 41 alin. (1) și (2), cu avertisment sau, după caz, cu amendă. Sancțiunile contravenționale pentru depășirea maselor și/sau dimensiunilor maxime admise se clasifică gradual, în funcție de gravitatea contravenției, în contravenții minore, grave și foarte grave.

Sancțiunile respective se aplică după cum urmează:

(i) pentru depășirea masei totale maxime admise sau depășirea masei totale autorizate prin AST:

La constatarea masei totale prin cântărire nu se aplică tarife suplimentare, nu se eliberează AST și nu se aplică sancțiuni contravenționale dacă masa totală maximă admisă este depășită cu cel mult 5% inclusiv.

Contravenții minore:

- până la 5% inclusiv - de la 1.500 lei la 1.800 lei, dacă depășirea masei totale maxime admise sau masei totale autorizate prin AST se constată din documentele de transport.

Contravenții grave, dacă depășirea masei totale maxime admise sau masei totale autorizate prin AST se constată prin cântărire sau din documentele de transport:

- cu mai mult de 5%, dar nu mai mult de 10% inclusiv - de la 6.000 lei la 10.000 lei;

- cu mai mult de 10%, dar nu mai mult de 20% inclusiv - de la 10.000 lei la 12.000 lei.

Contravenții foarte grave, dacă depășirea masei totale maxime admise sau a masei totale autorizate prin AST se constată prin cântărire sau din documentele de transport:

- cu mai mult de 20%, dar nu mai mult de 25% inclusiv - de la 12.000 lei la 15.000 lei;

- cu mai mult de 25% - de la 15.000 lei la 20.000 lei;

(ii) pentru depășirea maselor maxime admise pe axe sau depășirea maselor pe axe autorizate prin AST:

La constatarea masei pe axe prin cântărire nu se aplică tarife suplimentare, nu se eliberează AST și nu se aplică sancțiuni contravenționale dacă masa maximă admisă pe axe este depășită cu cel mult 4% inclusiv.

La constatarea masei pe axe prin cântărire nu se aplică tarife suplimentare, nu se aplică sancțiuni contravenționale dacă masa maximă autorizată prin AST este depășită cu cel mult 4% inclusiv și dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

a) nu este depășită masa totală autorizată prin AST;

b) nu sunt depășite masele maxime pe axe care pot fi autorizate, prevăzute la art. 41 alin. (8);

- axa simplă:

Contravenții minore:

- cu mai mult de 4%, dar nu mai mult de 5% inclusiv - de la 150 lei la 300 lei.

Contravenții grave:

- cu mai mult de 5%, dar nu mai mult de 10% inclusiv - de la 300 lei la 900 lei.

- cu mai mult de 10%, dar nu mai mult de 20% inclusiv - de la 900 lei la 6.000 lei.

Contravenții foarte grave:

- cu mai mult de 20%, dar nu mai mult de 30% inclusiv - de la 6.000 lei la 19.000 lei.

- cu mai mult de 30% - de la 20.000 lei la 25.000 lei;

- axa dublă:

Contravenții minore:

- cu mai mult de 4%, dar nu mai mult de 5% inclusiv - de la 240 lei la 1.200 lei.

Contravenții grave:

- cu mai mult de 5%, dar nu mai mult de 10% inclusiv - de la 1.200 lei la 3.300 lei;

- cu mai mult de 10%, dar nu mai mult de 20% inclusiv - de la 3.300 lei la 10.000 lei.

Contravenții foarte grave:

- cu mai mult de 20%, dar nu mai mult de 30% inclusiv - de la 10.000 lei la 18.000 lei;

- cu mai mult de 30% - de la 20.000 lei la 25.000 lei;

- axa triplă:

Contravenții minore:

- cu mai mult de 4%, dar nu mai mult de 5% inclusiv - de la 210 lei la 1.000 lei.

Contravenții grave:

- cu mai mult de 5%, dar nu mai mult de 10% inclusiv - de la 1.000 lei la 4.500 lei;

- cu mai mult de 10%, dar nu mai mult de 20% inclusiv - de la 4.000 lei la 13.500 lei.

Contravenții foarte grave:

- cu mai mult de 20%, dar nu mai mult de 30% inclusiv - de la 13.500 lei la 25.000 lei;

- cu mai mult de 30% - de la 25.000 lei la 30.000 lei;

Anexa 2

		R	NR	M	P
2.3.1.	Autovehicul cu două axe				
a)	Autovehicule cu două axe, cu excepția autobuzelor	18,00	17,00	16,00	16,00

Raportat la aceste prevederi, Consiliul reține că autoritatea contractantă susține că indiferent care din cele două vehicule ar fi acceptate, încărcate la capacitatea maximă ar încălca prevederile art. 41 alin. (1) din ordonanța anterior reținută ca relevantă în soluționarea cauzei, depășirea masei maxime permise cu cel mult 5%, chiar dacă nu se eliberează AST și nu se aplică sancțiuni contravenționale dacă masa totală maximă admisă este depășită cu cel mult 5% inclusiv, o astfel de depășire tot reprezintă contravenție minoră și se taxează de la 1.500 lei la 1.800 lei.

De asemenea, în acest context prezintă relevanță și faptul că modul de formulare al cerinței în discuție că autocisterna trebuie să poată circula pe orice drum public, neexistând nicio precizare legată de categoria de drum public ce urmează a fi utilizată în vederea asigurării scopului achiziției de alimentare cu combustibil turboreactor a aeronavelor militare (destinația principală), cât și transportului acestuia pe drumurile publice, de la furnizori la depozitele din incintele unităților militare.

În acest sens se exprimă și contestatoarea, că nu s-a făcut distincție între categoriile de drumuri publice pe care trebuie să circule autocisterna. Însă, contrar afirmațiilor sale, nefiind precizată categoria de drumuri pe care va circula autocisterna, nu presupune că autoritatea contractantă ar trebui să se raporteze la masa maximă autorizată de 18.000 kg permisă pentru drumurile reabilitate (R), ci, eventual la cea mai mică masă

autorizată permisă a circula pe drumurile publice, fapt ce ar determina în mod automat neconformitatea ambelor oferte depuse în procedură. O astfel de situație reprezintă un argument în plus în privința deciziei autorității contractante de a anula procedura de atribuire, deoarece lipsa ei ar fi putut determina limitarea cantității de combustibil ce ar putea fi transportată.

Prin urmare doar funcție de categoria drumurilor pe care ar putea fi utilizată autocisterna, s-ar putea face vreo apreciere legată de condițiile pe care aceasta ar trebui să le îndeplinească din punct de vedere al masei maxime autorizată pentru aceasta.

Or, atât expertul cooptat, cât și membrul comisiei de evaluare care a formulat Nota individuală au prezentat argumente în sensul conformității ofertei contestatoarei și a neconformității ofertei asocierii SRL și SRL, raportat la cerințele existente în caietul de sarcini. Astfel, prin documentele emise de expertul cooptat și acest membru al comisiei de evaluare, s-a stabilit faptul că autovehiculul oferat îndeplinește condițiile de omologare prin raportare la categoria de drum R (drum reabilitat), respectiv drum european reabilitat.

În acest sens, un prim aspect reținut este că, inițial expertul cooptat s-a raportat strict la cantitatea de 10.000 de litri, deveniți 10.500 litri după luarea în considerare a rezervei de siguranță de 5% impusă prin specificația tehnică anexată caietului de sarcini, fără trimitere la faptul că masa maximă autorizată de 18.000 kg aferentă categoriei respective de drum poate fi depășită cu maxim 5%. Ulterior, expertul cooptat stabilește că echipamentul complet echipat și încărcat la capacitatea maximă, oferat de autoarea contestației, cu o masă maximă autorizată de 18.062 kg, poate circula pe drumurile publice, masa maximă autorizată a acestuia fiind inferioară limitei de 18.900 de kg (limita de 18.000 kg permisă pentru drum european modernizat plus 5%).

În același timp, membrul în cauză al comisiei de evaluare a luat în considerare capacitatea de 12.000 de litri, dar scăzând toleranța de 3% admisă pentru omologare de tip de la greutatea ansamblului neîncărcat.

Astfel, Consiliul reține că ambele opinii au fost formulate prin raportare la categoria de drum (european) reabilitat (R), care permite o masă maximă autorizată de 18.000 kg, deși în cadrul documentației de atribuire nu poate fi identificată vreo regulă care stabilește că ofertanții trebuie să aibă în vedere la ofertarea autocisternei această categorie de drum.

Pe de altă parte, deși este stabilit faptul că cel puțin echipamentul oferat de contestatoare poate fi omologat, masa maximă a acestuia încadrându-se în limita maximă admisă pentru categoria de drum luată în considerare, nici acești experți (cel cooptat și membrul în cauză al comisiei de evaluare) și nici contestatoarea nu fac trimitere la situația incidenței contravenției minore în cazul în care din documente rezultă că masa maximă autorizată a fost depășit cu 5%.

De asemenea, autoritatea contractantă susține în cadrul punctului de vedere faptul că dorește pentru transportul produselor petroliere în diferitele locații ca acesta să se desfășoare fără necesitatea obținerii unei Autorizații Speciale de Transport (AST), pentru că obținerea ei i-ar îngreuna libertatea de mișcare și timpul de reacție în diferite situații, existând riscul aplicării unor sancțiuni contravenționale de către Inspectoratul de Stat pentru Controlul Transportului Rutier, a astfel de cerință nu rezidă expres din cadrul documentației de atribuire.

De altfel, atât expertul cooptat, cât și membrul comisiei de evaluare care a întocmit Nota individuală, au considerat neconformă oferta asocierii SRL și SRL tocmai prin raportare la faptul că masa maximă a autocisternei ofertate de asociere depășește valoarea maximă admisibilă pe drumurile publice, situație în care circulația acestei autocisterne ar fi posibilă doar cu o astfel de autorizație specială.

Or, în lipsa unor precizări exprese în cadrul documentației de atribuire cu privire la acest aspect, nicio ofertă nu poate fi respinsă pentru că nu o îndeplinește. O astfel de cerință/interdicție nu poate fi subînțeleasă, ci trebuie expres prevăzută în documentația de atribuire.

Astfel, alături de faptul că autoritatea contractantă nu a indicat categoriile de drum pe care urmează să se deplaseze autocisterna și, implicit, masa maximă autorizată care o poate avea autocisterna echipată complet și încărcată la capacitatea maximă, nu a stabilit nici faptul că este exclusă posibilitatea ofertării unei autocisterne a cărei deplasare să nu necesite AST (Autorizație Specială de Transport).

Din acest motiv, nu există temei pentru a considera că vreuna din ofertele depuse nu îndeplinește cerințele caietului de sarcini, cum în mod eronat au stabilit expertul cooptat și membrul în cauză al comisiei de evaluare. Această apreciere a Consiliului are în vedere faptul că situația de excepție de la art. 41 din OG nr. 43/1997 nu a fost exclusă expres prin documentația de atribuire publicată în SEAP.

În aceste condiții, decizia autorității contractante de a anula procedura de atribuire în baza prevederilor art. 212 alin. (1) lit. c) coroborat cu art. 212 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 apare ca întemeiată, motiv pentru care criticile contestatoarei din acest punct de vedere sunt considerate lipsite de temei.

În consecință, determinând că este întemeiată decizia autorității contractante de anulare a procedurii de atribuire, solicitările contestatoarei de reevaluare a ofertei sale și a ofertei asocierii SRL și SRL devin lipsite de interes, deoarece, indiferent care ar fi rezultatul unei analize a Consiliului cu privire la modul în care cele două

oferte respectă cerințele caietului de sarcini, rezultatul procedurii ar rămâne neschimbat, respectiv procedură anulată.

Luând în considerare aspectele de fapt și de drept evocate, în baza art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, Consiliul urmează să respingă contestația formulată de SRL, după cum urmează:

- respinge ca nefondate capetele de cerere privind anularea adresei de comunicare a rezultatului procedurii nr. A₁ nr. 3548/19.04.2024, a raportului procedurii de atribuire nr. 3546/19.04.2024 și a procesului verbal nr. A₁ - 3475/17.04.2024 și de obligarea autorității contractante la reluarea procedurii de evaluare a ofertei petentei;
- respinge ca lipsite de interes capetele de cerere privind reevaluarea ofertei petentei și a celei depusă de asocierea SRL și SRL.

Față de această soluție, cererea de intervenție voluntară formulată de SRL și de SRL va fi respinsă ca nefondată în partea ce privește decizia de anulare a procedurii de atribuire și ca lipsită de interes în partea ce privește conformitatea ofertei sale.

În baza dispozițiilor art. 26 alin. (9) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge cererea SRL de obligare a autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată.

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

CONSILIUL DECIDE:

Respinge contestația formulată de SRL, în contradictoriu cu, după cum urmează:

- ca nefondate capetele de cerere privind anularea adresei de comunicare a rezultatului procedurii nr. A₁ nr. 3548/19.04.2024, a raportului procedurii de atribuire nr. 3546/19.04.2024 și a procesului verbal nr. A₁ - 3475/ 17.04.2024 și de obligarea autorității contractante la reluarea procedurii de evaluare a ofertei petentei;
- ca lipsite de interes capetele de cerere privind reevaluarea ofertei petentei și a celei depusă de asocierea SRL și SRL.

Încuviințează în principiu și respinge cererea de intervenție înaintată de SRL și de SRL ca nefondată în partea ce privește decizia de anulare a procedurii de atribuire și ca lipsită de interes în partea ce privește conformitatea ofertei sale.

Respinge cererea SRL de obligare a autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată.

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

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

PREȘEDINTE,

.....

MEMBRU,

.....

MEMBRU,

.....

Redactată în 5 exemplare, conține 31 pagini.

Redactată practica deciziei ...