



CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

C.N.S.C.

Str. Stavropoleos nr. 6, Sector 3, București, România, CP 030084, CIF 20329980
Tel. +4 021 3104641 Fax. +4 021 3104642; +4 021 8900745, www.cnsc.ro

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

DECIZIE

Nr. / /

Data:

Prin contestația fără număr de înregistrare la emitent, înregistrată la Consiliu sub nr. / 14.07.2016, formulată de – S.R.L., cu sediul în, str., ..., înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr., având Cod Unic de Înregistrare, reprezentată legal de dl., și convențional de, cu sediul în, ..., împotriva adresei de comunicare a rezultatului procedurii nr. din 22.06.2016, emisă în cadrul procedurii de atribuire, prin „licitație deschisă”, cu fază finală licitație electronică, a acordului-cadru de furnizare având ca obiect „Autospecială de intervenție și salvare de la înălțime (42+/-3m)”, cod CPV 34144210-3 – Vehicule de pompieri (Rev.2), organizată de, în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în, Str., ..., s-a solicitat anularea adresei de comunicare a rezultatului procedurii nr. din 22.06.2016, a raportului procedurii de atribuire, a celorlalte acte, decizii emise de autoritatea contractantă, reevaluarea ofertei asocierii, precum și anularea procedurii de atribuire.

Prin contestația nr. / 15.07.2016, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. / 18.07.2016, depusă de către S.C. S.R.L., cu sediul în comuna, ..., înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr., având Cod Unic de Înregistrare, în calitate de lider al asocierii S.C. S.R.L. – S.C.... S.R.L., împotriva rezultatului procedurii de atribuire, emis de către de, în calitate de autoritate contractantă, în cadrul aceleiași proceduri, s-a solicitat constatarea netemeinicii deciziei de respingere a ofertei în ceea ce privește susținerea din comunicarea deciziei de respingere, în raport cu dispozițiile aplicabile din caietul de sarcini ținând cont de următoarele aspecte: modul eronat în care comisia de evaluare a procedat la interpretarea punctului 4.3.4. din caietul de sarcini; omisiunea autorității contractante de a defini, indica o anumită soluție tehnică prin care să se realizeze operațiunea de calare în cuprinsul documentației de atribuire;

încălcarea retroactivă a dispozițiilor art. 38 alin. (1) din O.U.G. nr. 34/2006; ignorarea răspunsului la întrebarea nr. 1 din adresa nr. /09.05.2016; ignorarea împrejurării că autospeciala ofertată are capabilități de calare înclinată; ignorarea aplicabilității dispozițiilor art. 36 alin. (2) lit. b) și c) din O.U.G nr. 34/2006; nesustenabilitatea poziției autorității contractante asupra aspectului privind standardul SR EN 14043:2014; constatarea netemeinicii deciziei de respingere a ofertei în ceea ce privește susținerea din comunicarea deciziei de respingere, în raport cu dispozițiile aplicabile din caietul de sarcini ținând cont de următoarele aspecte: posibilitatea de lucru sub obstacole nu a fost definită în caietul de sarcini; soluția constructivă ofertată permitea calarea inclusiv sub vehicule; soluția constructivă ofertată asocierea declarată câștigătoare nu permitea calarea sub vehicule; constatarea încălcării principiului tratamentului egal; constatarea incidenței unor elemente de neclaritate în ceea ce privește oferta declarată câștigătoare; anularea raportului procedurii de atribuire și a comunicărilor privind rezultatul nprocedurii de atribuire pentru cele trei oferte depuse și reluarea evaluării procedurii de atribuire pentru fiecare dintre motivele indicate în cadrul prezentei contestații.

Prin adresa înregistrată la C.N.S.C. sub nr. /25.07.2016, S.C. S.R.L., lider al asocierii S.C. S.R.L. - A.S., cu sediul în, str., înregistrată la Registrul Comerțului sub nr., având Cod Unic de Înregistrare și convențional de, cu sediul în, ..., în calitate de ofertant în procedura menționată mai sus, formulează o cerere de intervenție, prin care solicită admiterea cererii, respingerea contestațiilor formulate de - S.R.L. și S.C. S.R.L.

Prin adresa înregistrată la C.N.S.C. sub nr. /26.07.2016, ... - S.R.L., cu sediul în, str. și convențional de, cu sediul în, ..., ..., înregistrată la Registrul Comerțului sub nr., având Codul Unic de Înregistrare, reprezentată de dl., în calitate de ofertant în procedura menționată mai sus, formulează o cerere de intervenție, prin care solicită admiterea cererii, respingerea în parte a contestației formulate de S.C. S.R.L., anularea în parte a raportului procedurii de atribuire, a tuturor celorlate acte, decizii emise de autoritatea contractantă și a actelor subsecvente acestuia, anularea răspunsului nr. /07.07.2016, precum și reevaluarea ofertei asocierii, în sensul declarării acesteia drept neconformă.

Prin adresa înregistrată la C.N.S.C. sub nr. /27.07.2016, S.C. S.R.L., lider al asocierii S.C. S.R.L. - A.S., cu sediul în București, str. Chiciurei nr. 47, sector 3, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr., având Cod Unic de Înregistrare și convențional de, cu sediul în, ..., în calitate de ofertant în procedura menționată mai sus, formulează o cerere de intervenție, prin care solicită admiterea cererii, conexarea dosarelor și respingerea contestațiilor formulate de - S.R.L. și S.C. S.R.L., pentru motivele arătate în cererea de intervenție anterioară.

În temeiul art. 17 alin. (2) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și

concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, cele două contestații au fost conexe.

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

Consiliul a fost sesizat să soluționeze contestația înregistrată la Consiliu sub nr. .../14.07.2016, prin care ofertantul - S.R.L., contestă adresa de comunicare a rezultatului procedurii nr. din 22.06.2016, solicitând cele menționate în partea introductivă a deciziei.

După ce face un scurt istoric al participării la procedura de achiziție, contestatorul precizează că, autoritatea contractantă i-a comunicat că a obținut un punctaj de 89,56 puncte având un preț unitar de 495.300 euro fără TVA fiind declarată necâștigătoare în urma aplicării criteriului de atribuire, iar oferta declarată câștigătoare, S.C. S.R.L., a obținut un punctaj de 100 de puncte vând un preț unitar de 489.800 euro fără TVA.

Contestatorul susține că, oferta declarată câștigătoare este neconformă întrucât completarea și modificarea ofertei tehnice a fost după depunerea acesteia. Astfel, asocierea declarată câștigătoare nu a menționat datele tehnice ale vehiculului ofertat, respectiv masa - în kilograme; lungimea, lățimea, înălțimea în milimetri; puterea specifică - în Kw/tona; capacitatea de transport a liftului - în kilograme, aceasta deși, așa cum se arăta la secțiunea D1 „Condiții generale și specifice de natură tehnică impuse produsului” din Caietul de sarcini, așa cum a fost acesta modificat prin Clarificarea nr. .../11.05.2016, ofertanții trebuiau să precizeze obligatoriu la momentul depunerii ofertelor în cadrul propunerii tehnice, tipul și modelul echipamentelor oferate, precum și caracteristicile tehnice specifice aferente fiecărui tip și model ofertat. Nu se admitea asumarea îndeplinirii caietului de sarcini fără precizarea tipului și modelului echipamentului ofertat.

Această cerință a făcut referire atât la autospeciala ca atare cât și la echipamentele din dotarea autospecialiei care au fost menționate în specificațiile tehnice.

În acest sens, contestatorul precizează că au rezultat cel puțin trei elemente esențiale și care au făcut obiectul unor cerințe obligatorii, exprese și neechivoce ale documentației de atribuire, care nu au fost indicate în mod concret de către asocierea decât după data depunerii și deschiderii ofertelor, respectiv după primirea unor solicitări de clarificări din partea autorității contractante, devenind astfel aplicabil art. 36 alin. (2) lit. a) din H.G. nr. 925/2006, oferta asocierii trebuind considerată neconformă pentru că nu a fost în concordanță cu cerințele caietului de sarcini. Comisia de evaluare având obligația astfel de a respinge ofertele inacceptabile și ofertele neconforme potrivit art. 81 din H.G. nr. 925/2006.

Contestatorul consideră că, autoritatea contractantă a încălcat principiul egalității de tratament față de solicitarea unor clarificări extinse cu privire la cerințe specifice și obligatorii ale documentației de atribuire, creând un avantaj competitiv nelegal asocierii, prin posibilitatea de a-și

completa oferta tehnică peste termenul stabilit pentru depunerea ofertei tehnice și în contra dispozițiilor exprese, clare și cunoscute de către toți ofertanții.

Prin urmare, afirmă contestatorul, faptul că asocieria declarată câștigătoare a furnizat răspunsuri la solicitările de clarificări incorecte și neconcludente, autoritatea contractantă trebuia să respingă oferta ca neconformă. Astfel, se precizează că nu a răspuns corect și corespunzător la solicitările de clarificări cu privire la neconcludența raportului de testare pentru sistemul de calare, neconcludența raportului de testare pentru unghiul de orizontalizare și nu s-a prezentat raportul de testare din care să rezulte fără echivoc greutatea maximă suportată de targă.

De asemenea, contestatorul menționează că oferta tehnică a asocierii este incompletă și nu îndeplinește cerințele caietului de sarcini, în special cele referitoare la menționarea valorilor exacte ale caracteristicilor tehnice specifice aferente produselor oferite.

În acest sens, contestatorul precizează următoarele aspecte:

a) Dimensiunile exacte ale autospecialei.

La punctul 4.1.1. din specificația tehnică s-a solicitat prezentarea de către ofertant a dimensiunilor autospecialei oferite, respectiv lungimea x lățimea x înălțimea. Astfel, asocieria MHS a indicat $L=10.980$, $l=2.550$, $h=3.900$, ...a indicat $L=10.760$, $l=2.500$, $h=3.550$, iar asocieria a indicat în oferta sa: $L \times l \times h$, ignorând astfel cerința obligatorie din caietul de sarcini.

b) Masa vehiculului oferit.

La punctul 4.1.2. din specificația tehnică s-a solicitat prezentarea de către ofertant a masei totale autospecialei oferite în kilograme. Asocieria MHS a indicat 16.998 kg, ...a indicat 16.969 kg, iar asocieria a consemnat în oferta sa MAXIM 16.000 kg. Prin indicarea „maxim 16.000 kg”, nu se putea calcula puterea specifică a autospecialei de către comisia de evaluare.

În acest sens, se arată că masa vehiculului este un parametru esențial pentru procedură, deoarece reprezintă un criteriu tehnic de evaluare a ofertei cu o pondere de 20% în stabilirea punctajului total, și pentru calcularea unui alt parametru cerut prin specificația tehnică la punctul 4.2.1., respectiv puterea specifică a autospecialei.

c) Puterea specifică.

Punctul 4.2.1. din specificația tehnică solicită prezentarea puterii specifice pentru autospeciala oferită. Pentru calcularea acestei valori s-a folosit formula aritmetică: puterea motorului ÷ la masa totală a autospecialei. Astfel, asocieria MHS a indicat $251\text{kW} \div 16.998 \text{ tone} = 14,76 \text{ kW/tonă}$, S.I.S.U a indicat $235 \text{ kW} \div 16.969 \text{ tone} = 13,85 \text{ kW/tona}$, iar asocieria a indicat minim 13,2 kW/tona, ignorând cerința din caietul de sarcini.

d) Capacitatea de transport a liftului din dotarea autospecialei.

La punctul 4.6.1 s-a solicitat menționarea capacității de transport a liftului din dotarea autospecialei, la care asocieria nu a răspuns în oferta sa tehnică, respectiv nu a precizat concret numărul de persoane și sarcina totală admisă. Ceilalți doi ofertanți au indicat valoarea parametrului solicitat, respectiv asocieria MHA a indicat 3 persoane cu o

sarcină totală de 270 kg, iar a indicat 2 persoane cu o sarcină totală de 180 kg.

e) Înălțimea balustrăzii platformei de salvare.

Punctul 4.7.2. din specificația tehnică solicită menționarea înălțimii balustrăzii platformei de lucru, punct la care asocierea nu a răspuns. Asocierea MHS a indicat 1.1 m și a indicat 1 m.

f) Verificarea sistemului de calare asimetrică.

La acest punct asocierea a prezentat o procedură de testare în limba neconcludentă, fapt probat prin contraraportul emis de specialiștii firmei Magirus.

g) Verificarea unghiului de orizontalizare.

Cerința minimă obligatorie din specificația tehnică, punctul 4.4.4. unghi de orizontalizare a turnului rotitor: min.±10 grade. Asocierea a arătat că scara a fost ridicată la 30 de grade.

Criteriul aferent acestui perimetru indică „Unghi de orizontalizare a turnului rotitor: 20 de grade”. Astfel, criteriul pare a fi îndeplinit condiționat, numai dacă scara era înclinată la 30 de grade.

h) Verificarea condițiilor îndeplinite de lift.

La punctul 4.6.3 din caietul de sarcini s-a solicitat ca liftul să coboare la nivelul solului. Asocierea declarată câștigătoare a anexat fotografii din care a rezultat că extremitatea de jos a scării ajungea la o distanță de 50 cm față de sol și nu la nivelul solului. Verificarea condițiilor îndeplinite de lift a fost realizată pe o autospecială construită pe un șasiu Mercedes Econic, conform fotografiilor anexate de asocierea, și nu pe un șasiu Mercedes New Atego 1630 F, așa cum a fost menționat de către asocierea în oferta sa tehnică.

i) Acces dificil la/de la platforma de lucru a persoanelor aflate în lift/platforma de lucru – cerința 4.6.2. din specificația tehnică.

La oferta depusă de societatea declarată câștigătoare se observă că între cabina și capătul liftului personalului care trebuie să manevreze echipamentul mai trebuie să urce încă apoximativ 5 trepte, ceea ce nu este echivalent cu un acces facil la platforma de lucru.

j) Inexistența unui sistem electronic computerizat de atenuare a oscilațiilor – cerința 4.4.7. din specificația tehnică.

Vehiculele produse de către nu sunt dotate cu sistem electronic computerizat de atenuare a oscilațiilor așa cum se solicită prin documentația de atribuire.

Referitor la oferta tehnică a asocierii, contestatorul precizează că nu a îndeplinit cerințele caietului de sarcini.

a) Masa totală a autospecialei.

La punctul E din caietul de sarcini, masa totală a autospecialei, asocierea în oferta inițială a precizat o valoare exactă pentru acest parametru de „MAXIM 16.000 kg”. Această consemnare, acceptată de comisia de evaluare, a fost menționată în Procesul Verbal al ședinței de evaluare a documentelor de calificare și a propunerilor tehnice nr. 80771 din 31.05.2016. Ulterior, comisia de evaluare a solicitat asocierii o solicitare de clarificări în acest sens, creând astfel posibilitatea ca oferta să devină admisibilă și evaluabilă prin modificarea acesteia. Astfel, în oferta tehnică la punctul 4.1.2. a indicat „MAXIM 16.000 kg”, iar prin răspunsul

la clarificarea nr. 147561 din 08.06.2016, asocierea a modificat oferta consemnând 15.981 kg.

b) Dimensiunile exacte ale autospecialei.

La punctul 4.1.1. din specificația tehnică, se solicită prezentarea de către ofertant a dimensiunilor autospecialei oferite, respectiv lungimea x lățimea x înălțimea, pentru a permite comisiei de evaluare aprecierea faptului dacă autospeciala oferită respectă prin dimensiunile sale condițiile necesare pentru accesul pe drumurile publice din România, conform prevederilor O.G. nr. 43/1997.

Din Procesul Verbal al ședinței de evaluare a documentelor de calificare și a propunerilor tehnice nr. 80771 din 31.05.20016, comisia de evaluare a recunoscut și acceptat faptul că ofertantul declarat câștigător nu îndeplinea cerința privind O.U.G. nr. 43/1997, neprobând faptul că autospeciala este admisibilă pe drumurile publice din România, întrucât nu prezenta niciun fel de dimensiuni de gabarit. Ulterior, autoritatea contractantă a solicitat asocierii clarificări prin adresa nr. 807992 din 01.06.2016, dând acestuia posibilitatea de a-și modifica și completa oferta.

c) Puterea specifică.

La punctul 4.2.1. din specificația tehnică s-a solicitat prezentarea puterii specifice pentru autospeciala ofertată. Puterea specifică reprezintă raportul dintre puterea motorului și masa totală a autospecialei. Asocierea a menționat putere specifică MINIM 13,2 kw/t.

d) Capacitatea de transport a liftului.

La punctul 4.6.1 s-a solicitat menționarea capacității de transport a liftului din dotarea autospecialei, la care asocierea declarată câștigătoare nu a răspuns în cadrul ofertei sale tehnice.

Prin cererea de clarificare nr./01.06.2016, autoritatea contractantă a dat posibilitatea ca oferta depusă de asocierea să devină admisibilă și evaluabilă, prin modificarea și completarea acesteia, astfel încât deși în oferta inițială nu s-a menționat cu exactitate numărul de persoane și masa totală exactă admisă în lift, astfel din inexistent a devenit cerință îndeplinită.

e) Înălțimea balustradei platformei de salvare.

La punctul 4.7.2. din specificația tehnică s-a solicitat menționarea înălțimii balustrăzii platformei de salvare, punct la care asocierea nu a răspuns în oferta sa tehnică.

De asemenea se menționează că, prin cererea de clarificare nr./01.06.2016, autoritatea contractantă a dat posibilitatea ca oferta depusă de asocierea să devină admisibilă și evaluabilă, prin modificarea și completarea acesteia.

Se arată că, asocierea nu a putut menționa nici masa totală maximă a autospecialei ofertate, nici dimensiunile sale, puterea specifică și nici celelalte valori absente din oferta sa tehnică, deoarece la momentul deschiderii ofertelor, respectiv la data de 24.05.2016 ora 12:00 nu le cunoștea la acel moment.

Deși, ceilalți ofertanți au ofertat autospeciale de intervenție și salvare la înălțime aflate în producția lor curentă, cu caracteristici și performanțe tehnice verificate din timp, ofertantul declarat câștigător nu a putut

prezenta valorile parametrilor deoarece, autospeciala ofertată, respectiv modelul M39 nu a fost construită niciodată de către firma Înainte de această procedură, cu atât mai puțin pe șasiul menționat de către În oferta sa, respectiv

La data de 08.06.2016, asocierea a răspuns la punctul privind puterea specifică și nu la data deschiderii ofertelor respectiv 24.05.2016, deoarece la acea dată asocierea nu putea să dea un răspuns la această condiție, necunoscând la data de 24.05.2016 masa totală a autospecialei.

Contestatorul, menționează neconcordanțe și erori de substanță în oferta tehnică depusă de asocierea

Contestatorul arată că, prin răspunsurile asocierii declarate câștigătoare la întrebările cuprinse în solicitarea de clarificare nr. 80792/01.06.2016, sunt cuprinse elemente care susțin ipoteza că autospeciala ofertată M39 construită de către firma nu exista la momentul deschiderii ofertelor, respectiv la 24.05.2016, și nici la momentul solicitării de clarificări, deoarece:

a) Fotografia anexată la verificarea sistemului de calare asimetrică, a fost parțială și nu permitea identificarea modelului de autospecială pe care s-a efectuat testarea, dacă a fost autospeciala ofertată M39 sau a fost un alt model construit de către firma Volkan, care avea alte caracteristici tehnice. Astfel ar putea ca sistemul de calare să fie același, indiferent de înălțimea de lucru și șasiul pe care a fost construită autospeciala. Autospecialele cu înălțimi de lucru diferite, spre exemplu 32m, 39m, 42m, 44m, sunt construite pe șasiuri diferite, cu mase și dimensiuni diferite, care pot influența ca sistemele de calare instalate pe aceste autospeciale, cu înălțimi de lucru diferite, să nu funcționeze în mod identic și să aibe aceleași caracteristici tehnice și performante.

De asemenea, aceeași fotografie a fost incompletă deoarece nu permitea vizualizarea și verificarea poziției reazemelor din stânga față și spate ale autospecialei. Fără vizualizarea poziției acestor reazeme nicio comisie de evaluare nu putea lua decizia dacă testul privind calarea asimetrică a fost trecut sau nu a fost trecut de către autospeciala M39 oferită de către asocierea

Conform normei europene EN 14043, care trebuia respectată de către toate autospecialele cu scări turnante, este obligatorie prezența pe autospecială, pe consola de comandă a sistemului de calare a unui dispozitiv optic care să indice că autospeciala este stabilizată cu sistemul de calare deschis și scara poate fi operată în condiții normale. Astfel, din moment ce acest dispozitiv optic nu a fost arătat în procedura de testare transmisă de asocierea Gradinariu, nu exista nici o dovadă că autospeciala a fost stabilizată prin deschiderea asimetrică a sistemului de calare și, în consecință, pachetul de scări poate fi ridicat și extins. Având în vedere cele de mai sus, procedura de testare pentru sistemul de calare asimetrică, prezentată de către asocierea Gradinariu, nu putea fi considerat valabil. Desenul atașat răspunsului dat de către asocierea nu dovedește îndeplinirea valorii de 80 de cm a criteriului de evaluare „calare asimetrică” de către autospeciala ofertată de către asociere declarată câștigătoare.

În fotografia atașată, nu au fost vizibile nici reazemele din stânga și nici reazemele din partea dreaptă a autospecialei.

b) Fotografia anexată de către asocieria la verificarea unghiului de orizontalizare, a fost parțială și nu permitea identificarea modelului de autospecială pe care s-a efectuat această testare, dacă a fost autospeciala ofertată M39 sau un alt model. Contestatorul aduce aceeași justificare ca la punctul precedent, cu mențiunea că la punctul 36 din planul de validare a proiectului prezentat de asocieria se menționa ca autospecială oferită de asocieria, îndeplinea condiția menționată la punctul 5.1.5.3.1 din norma europeană EN 14043. Afirmația asocierii Gradinariu că autospeciala ofertată îndeplinește condiția cerută de la punctul 5.1.5.3.1 din norma europeană EN 14043, nu dovedește însă că unghiul de orizontalizare a autospecialei oferite de asocieria declarată câștigătoare avea valoarea de 20° conform ofertei sale tehnice, deoarece respectarea cerinței 5.1.5.3.1 implica doar un unghi de orizontalizare având valoarea minimă de 7° și nu de 20° .

c) Verificarea condițiilor îndeplinite de lift a fost realizată pe o autospecială construită pe un șasiu Mercedes Econic, conform fotografiilor anexate de asocieria, și nu pe un șasiu Mercedes New Atego 1630 F, așa cum a fost menționat de către asocieria în oferta sa tehnică. Cele două șasiuri sunt diferite au dimensiuni și caracteristici tehnice diferite, nu se cunoaște înălțimea de lucru a scării instalate pe sasiul Mercedes Econic și nimeni nu poate garanta că performanțele lifturilor de pe cele două autospeciale sunt identice.

Contestatorul menționează că, asocieria declarată câștigătoare și-a completat și modificat oferta tehnică după momentul depunerii acesteia, pe baza cererii de clarificare a autorității contractante.

Contestatorul consideră că propunerea tehnică, inițial depusă de către asocieria, la data deschiderii ofertelor a fost incompletă și nu conținea date exacte și concludente cu privire la o serie de parametri tehnici prevăzuți în caietul de sarcini și/sau anexele acestuia.

Prin răspunsul nr. 147561/08.06.2016, asocieria a menționat următoarele:

a) Cu privire la dimensiunile autospecialei, a fost depus un desen sumar al autospecialei oferite, având data de 19.05.2016, care completează și modifică oferta, lipsind dimensiunile șasiului, lungime, distanță între axa față și axa spate, lungime consolă spate.

b) În ceea ce privește masa totală a vehiculului ofertat, a menționat în oferta tehnică depusă la data 24.05.2016 o masă de „MAXIM 16000 kg”. Prin folosirea acestei expresii asociația a dovedit că, la momentul depunerii ofertelor acesta nu avea în vedere un produs concret pe care să-l fi putut testa și monta echipamentele accesorii solicitate prin caietul de sarcini. Urmare folosirii acestei exprimări, asocieria nu a putut calcula și indica exact în oferta sa tehnică nici puterea specifică a autospecialei. Chiar autoritatea contractantă a cerut în solicitarea de clarificări adresată asocierii, pe lângă indicarea exactă a masei autospecialei, și calcularea și declararea exactă a puterii specifice a autospecialei, având în vedere că masa autospecialei a fost declarată ca fiind „MAXIM 16000 kg” și nu o valoare exactă. Astfel, s-a constatat de către comisia de evaluare însăși că masa autospecialei nu a fost precizată cu exactitate, dar s-a constatat și că puterea specifică lipsește în mod absolut din oferta tehnică și nici măcar

nu poate fi determinată în urma nefurnizării de către asocierea a masei totale a vehiculului oferat.

În data de 08.06.2016, asocierea a prezentat în cadrul răspunsului său un calcul detaliat al acestei mase totale și un desen cu repartizarea maselor. Astfel, nu s-a răspuns la solicitarea de clarificare a autorității contractante, deoarece prin solicitarea nr./01.06.2016, autoritatea contractantă i-a solicitat să prezinte un calcul al maselor pe componente principale.

Față de cele reținute mai sus, contestatorul arată că, asocierea nu a respectat cerința comisiei de evaluare privind calculul maselor pe componentele principale și nu a prezentat calculul maselor într-o altă structură decât cea solicitată de către comisia de evaluare.

Contestatorul menționează că, cel puțin două elemente esențiale care au făcut obiectul unor cerințe obligatorii, exprese și neechivoce ale documentației de atribuire, nu au fost prezentate în mod concret de către asocierea decât după data depunerii și deschiderii ofertelor, respectiv, după 15 zile față de data de 24 mai 2016, devenind aplicabil art. 36 alin. (2) lit. a) din H.G. nr. 925/2006, oferta trebuind considerată neconformă pentru că nu a îndeplinit în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini. Autoritatea contractantă avea obligația de a respinge ofertele inacceptabile și ofertele neconforme potrivit art. 81 din H.G. nr. 925/2006.

Astfel, asocierea declarată câștigătoare avea obligația să elaboreze oferta în conformitate cu prevederile din documentația de atribuire, în acord cu art. 170 din O.U.G nr. 34/2006.

În cazul în care ofertantul modifică și completează prin răspunsurile pe care le prezintă, conținutul propunerii tehnice, oferta sa va fi considerată neconformă, devenind incidente prevederile art. 79 alin. (2) din H.G. nr. 925/2006.

Contestatorul, ținând cont de prevederile documentației de atribuire, precum și cele aplicabile procedurii de atribuire, consideră că oferta tehnică a asocierii nu putea fi considerată conformă și că se impunea reevaluarea acesteia în vederea aplicării întocmai a prevederilor menționate mai sus.

Menționând din jurisprudența Consiliului, contestatorul consideră că se impune reevaluarea ofertei declarate câștigătoare în vederea aplicării întocmai a prevederilor menționate anterior.

Față de solicitarea unor clarificări extinse cu privire la cerințe specifice și obligatorii ale documentației de atribuire, contestatorul apreciază că autoritatea contractantă a creat un avantaj competitiv nelegal asocierii, dându-i acesteia posibilitatea de a-și completa oferta tehnică peste termenul stabilit pentru depunerea ofertei tehnice și în contra dispozițiilor exprese, clare și cunoscute de către toți ofertanții.

Prin completarea ofertei sale, asocierea a beneficiat de un tratament favorabil față de ceilalți ofertanți care au înțeles să se conformeze întocmai prevederilor documentației de atribuire.

Cu privire la principiul egalității de tratament, contestatorul arată că este relevantă jurisprudența europeană potrivit căreia, în special, principiul egalității de tratament între ofertanți, care are ca obiectiv favorizarea dezvoltării unei concurențe corecte și efective între

întreprinderile participante la o procedură de achiziții publice, impune ca toți ofertanții să dispună de aceleași șanse în elaborarea ofertelor lor și presupune, prin urmare, ca acestea să fie supuse acelorași condiții pentru toți ofertanții. Or, ceilalți doi ofertanți participanți la procedură au știut să indice în concret specificațiile tehnice ale produselor, echipamentelor oferite.

Contestatorul subliniază faptul că, asocierea nu a respectat cerințele tehnice ale documentației de atribuire și pentru că nu a dat curs în mod legal și corespunzător solicitării de clarificări. Astfel, potrivit art. 79 alin. (1) din H.G. nr. 925/2006 oferta depusă de ofertantul declarat câștigător trebuia respinsă ca neconformă, întrucât nu a prezentat raportul de testare din care să rezulte fără echivoc greutatea maximă suportată de targă.

Potrivit raportului de testare aflat în dosarul achiziției publice, testarea s-a realizat numai în ceea ce privea dispozitivul de fixare targă. Deși în cadrul răspunsului la solicitarea de clarificări și în titlul raportului de testare s-a precizat că testarea a vizat și targa, din cuprinsul metodei de testare rezultând clar că doar dispozitivul de fixare targă a fost inclus în testare.

În cadrul solicitării de clarificări nr./01.06.2016, s-a solicitat de către autoritatea contractantă rapoarte de testare din care să rezulte greutatea maximă suportată atât de către dispozitivul de fixare cât și de targă.

Contestatorul arată că pe site-ul de prezentare a produselor a fost indicat un dispozitiv de fixare a târgii care suportă o greutate de până la 120 kg. Firma a confirmat greutatea suportată de către dispozitivul de fixare de 120 kg, în filmul de prezentare urcat pe site-ul Youtube.com în data de 30.06.2016.

De asemenea, se menționează că asocierea în răspunsul său nr. 147561/08.02.2016 a precizat că: „valoarea aflată din teste pentru suportul târgii+targa în sine (au fost testate împreună, montte pe platforma de salvare) este de cel puțin 220 kg. Procedura de testare a inclus o greutate de 225 kg pe o perioadă de 10 minute”.

Din examinarea fotografiilor prezentate de asocierea, s-a observat lipsa târgii de pe suportul târgii, sarcina de 225 kg fiind plasată direct pe suport și nu pe targa amplasată pe suport.

Chiar în procedura de testare descrisă de firma în răspunsul asocierii se observă că nu a fost menționată niciun moment prezența și implicarea târgii în procedura de testare, ci numai a dispozitivului de fixare a târgii.

Astfel, nu s-a dovedit clar și fără echivoc, așa cum a fost solicitat de către comisia de evaluare faptul că targa oferită de suportă greutatea indicate de asocierea în răspunsul său, de 225 kg.

În concluzie, la acest punct asocierea declarată câștigătoare nu a răspuns la solicitarea de clarificare trimisă de către comisia de evaluare referitoare la sarcina suportată de către targă.

Contestatorul subliniază neconcordanța raportului de testare pentru sistemul de calare asimetric. Astfel, din fotografia aflată în dosarul achiziției publice, asocierea a indicat modul în care au fost realizate

testele pentru calarea asimetrică fără însă a prezenta cu totul vehiculul, pentru a se demonstra că ambele tipuri de cale, și de pe stânga și de pe dreapta se puteau deschide concomitent. De asemenea, s-a observat o contradicție între varianta în engleză și cea în română, în engleză făcându-se referire la cala din față stânga, iar în română, la cala din față dreapta.

Referitor la solicitarea comisiei de evaluare privind probarea modului de îndeplinire a criteriului tehnic Sistem de Calare Asimetric, asocierea a prezentat o procedură de testare în limba engleză. În opinia contestatorului și a specialiștilor de la Magirus această procedură descrisă a ridicat mai multe semne de întrebare, astfel: dacă autoscara a fost funcțională în acea poziție și dacă oricare dintre cele 4 reazeme pot asigura o calare asimetrică de 80 cm și nu numai reazemul din dreapta spate.

În opinia contestatorului, sistemul de calare asimetric al autospecialei ofertate de către asocierea nu a îndeplinit acest criteriu de evaluare la valoarea maximă solicitată de 80 de cm ci la o valoare inferioară și pentru care se acordau mai puține puncte.

În ceea ce privește modul de îndeplinire a parametrului tehnic „unghi de orizontalizare a turnului rotitor”, asocierea a prezentat o procedură de testare în limba engleză pe hârtie cu antet

Referitor la neconcludența raportului de testare pentru unghiul de orizontalizare, contestatorul precizează că, potrivit informațiilor din dosarul achiziției publice s-a arătat că scara a fost ridicată la 30 de grade.

Criteriul aferent acestui parametru a indicat „unghi de orizontalizare a turnului rotitor: 20 de grade”. Cerința minimă obligatorie specificație tehnică: 4.4.4 unghi de orizontalizare a turnului rotitor: min. ± 10 grade.

Astfel, în opinia contestatorului, criteriul nu distinge dacă unghiul de orizontalizare s-a calculat numai când scara are un unghi de înclinație. În acest caz, criteriul pare să fie îndeplinit condiționat, respectiv, numai dacă scara a fost înclinată la 30 de grade.

Din descrierea procedurii de testare s-a înțeles că acest unghi de orizontalizare maxim de ± 20 de grade asigurat de autospeciala M39 construită de firma și ofertată de către asocierea nu a fost îndeplinit la orice unghi de înclinare a scării, respectiv între ± 5 grade și $+75$ de grade ci numai la un anumit unghi de înclinare a scării de 30 de grade, conform pct. 5 din procedura de testare a unghiului de orizontalizare, și din răspunsul asocierii, unde s-a menționat „Scara se ridică la 30 de grade”.

Contestatorul arată că, această limitare a unghiului de orizontalizare care are valoarea maximă de ± 20 de grade numai la un singur unghi de ridicare a scării de 30 grade din întreaga gama de unghiuri pe care trebuie să le asigure scara între ± 5 grade și $+75$ de grade a dovedit că autospeciala M39 construită de firma nu a îndeplinit criteriul de evaluare „unghi de orizontalizare” la nivelul maxim declarat de ± 20 de grade, pentru care oferta asocierii a primit punctajul maxim de 20 de puncte.

Acest criteriu de evaluare, unghi de orizontalizare, impus prin documentația de atribuire trebuia să se realizeze la orice unghi de înclinare a scării între ± 5 grade și $+75$ de grade, conform condițiilor

documentației de atribuire și fișei de date și nu la un singur unghi de înclinare de 30 grade așa cum a fost declarat de firma și asocierea în răspunsul ei la solicitarea de clarificări, numărul/08.06.2016.

În opinia contestatului și a specialiștilor de la Magirus, au existat discrepante evidente între fotografiile și desenul prezentat de către asocierea în cadrul procedurii de testare și verificare a unghiului de orizontalizare al autospecialei oferite.

Folosind un simplu raportor, în fotografia prezentată de asocierea, se poate observa evident că unghiul real făcut de turnul rotitor cu platforma a fost de numai 10° și nu de 20°, așa cum a fost indicat de asocierea În desenul prezentat de asocierea în cadrul aceleiași proceduri de verificare a unghiului de orizontalizare, articulația suportului turnului rotitor a fost deplasată în sus, în mod nereal și artificial, comparativ cu poziția aceleiași articulații din fotografie, tocmai pentru a se permite justificarea nereală a faptului că autospeciala oferită de asocierea are un unghi de orizontalizare de 20°.

De asemenea, din descrierea procedurii de testare s-a înțeles că acest unghi de orizontalizare maxim de +/-20 de grade asigurat de autospeciala M39 construită de firma și oferită de către asocierea nu a fost îndeplinit la orice unghi de înclinare a scării, respectiv între +/-5 grade și +75 de grade ci numai la un anumit unghi de înclinare a scării de 30 de grade, conform pct. 5 din procedura de testare a unghiului de orizontalizare, și din răspunsul asocierii, unde s-a menționat „Scara se ridică la 30 de grade”.

Referitor la cerințele tehnice suplimentare pe care asocierea nu l-a îndeplinit și care nu au fost sesizate de către autoritate contractantă, contestatorul precizează următoarele:

Cu privire la calculul masei totale a autospecialei, contestatorul arată că, asocierea declarată câștigătoare nu a inclus masa roții de rezervă, a generatorului monofazat și a dispozitivului de ridicare tip troliu.

În acest sens, se arată că, din calculul prezentat de către asocierea ca răspuns la solicitările de clarificări, acesta a omis roata de rezervă (jantă și anvelopă), ce trebuia montată pe șasiu și care, cu o greutate de aproximativ 90 de kg, ar conduce la o masă a vehiculului oferit de peste 16.000 kg. Aparent nerelevantă, chiar și în situația admiterii conformității ofertei, o astfel de modificare ar fi putut conduce la o scădere a punctajului asocierii cu 5 puncte.

Greutatea reală a echipamentelor impuse prin documentația de atribuire, și menționate în Anexele 1, 2 3. și 4 a fost de circa 365 kg și nu de doar 252 kg aceasta cum este menționat în răspunsul asocierii, la solicitarea de clarificări nr./01.06.2016.

De asemenea, asocierea declarată câștigătoare nu a menționat în răspunsul său dacă greutatea următoarelor echipamente cu greutate semnificativă au fost incluse în calculul masei, respectiv: greutatea generatorului monofazat, care are circa 100 kg; greutatea aparatelor de respirat, circa 50 de kg cu tot cu buteliile de rezervă; greutatea roții de rezervă cu janta de oțel, care trebuie montată pe șasiu, circa 90 kg; dispozitivul de ridicat cu capacitate de minim 300 kg, cu o greutate de circa 40 kg.

Față de cele menționate mai sus, contestatorul arată că, că numai 4 echipamente fac în total 280 kg de kilograme, mai mult cu 28 de kilograme decât cele 252 kilograme menționate în răspunsul asocierii ca acoperind greutatea tuturor echipamentelor solicitate prin documentația de atribuire și menționate în Anexa 1, 2, 3 și 4.

Contestatorul subliniază neconcordanțele și informațiile incorecte cu privire la liftul vehiculului. Astfel, verificarea condițiilor îndeplinite de lift a fost realizată pe o autospecială construită pe un șasiu Mercedes Econic, fără a se indica înălțimea acestei scări, conform fotografiilor anexate de asocierea și nu pe un șasiu Mercedes New Atego 1630 F, așa cum a fost menționat de către asocierea declarată câștigătoare în oferta sa tehnică. Cele două șasiuri sunt diferite și nu se poate garanta că performanțele lifturilor de pe cele două autospeciale sunt identice.

O altă solicitare a comisiei de evaluare, menționată în solicitarea de clarificari nr. /01.06.2016 și transmisă către asocierea se referea la numărul de persoane și masa exactă totală admisă în lift, valori care nu au fost prezentate în oferta tehnică a asocierii deși fuseseră solicitate în mod expres prin specificația tehnică inclusă în documentația de atribuire.

În caietul de sarcini, la punctul 4.6.3. s-a solicitat ca liftul să coboare la nivelul solului. Astfel, din fotografiile prezentate de asocierea, a rezultat că extremitatea de jos a scării ajunge la o distanță de 50 cm față de sol și nu la nivelul solului, iar din examinarea filmului postat pe youtube.com de către firma Volkan, referitoare la autospecialele de salvare și intervenție construite de către Volkan, s-a observat clar și evident că liftul nu ajunge la nivelul solului ci la distanța de 50 cm peste nivelul solului, corespunzător marginii inferioare a scării care a fost prezentat în fotografia asocierii ca fiind la 50 cm de sol.

În acest sens se arată că nici tehnic nu este posibil ca extremitatea inferioară a liftului să ajungă mai aproape de sol decât extremitatea inferioară a scării, care este la 50 cm distanță de sol, datorită elementelor de legătură de la baza liftului care nu pot coborî mai jos de extremitate inferioară a liftului.

Ținând cont de aspectele arătate în cuprinsul contestației, contestatorul menționează că, în măsura în care autoritatea contractantă ar aprecia că nu se impune reevaluarea ofertei declarate câștigătoare, cu aplicarea dispozițiilor art. 36 alin. (2) lit. a), 79 alin. (1) și (2) din H.G. nr. 925/2006 din și, în consecință, procedura de atribuire nu ar mai putea fi remediată, se impune anularea acesteia în temeiul dispozițiilor art. 209 alin. (1) lit. c) din O.U.G. nr. 34/2006.

În acest sens, precizează că nu poate fi acceptată ipoteza ca un ofertant a cărui propunere tehnică care nu a îndeplinit cerințele impuse prin caietul de sarcini să fie desemnat câștigător, cu încălcarea prevederilor legale menționate în prezenta contestație. De asemenea, nu poate fi acceptată ipoteza ca un ofertant care nu a răspuns concludent la solicitările de clarificări adresate de către autoritatea contractantă în timpul procesului de evaluare, modificând totodată conținutul propunerii tehnice, să fie declarat câștigător.

Contestatorul își întemeiază contestația pe O.U.G. nr. 34/2006, H.G nr. 925/2006, Codul Civil, codul de Procedură Civilă și Legea nr. 101/2006 și depune în susținere înscrisuri.

Prin contestația nr. .../15.07.2016, înregistrată la Consiliu sub nr. /18.07.2016, formulată de S.C. S.R.L., ofertant în cadrul aceleiași proceduri, s-a solicitat cele menționate în preambulul prezentei decizii.

În preambulul contestației, contestatorul a prezentat un scurt istoric al procedurii, precizând că motivele concrete sunt următoarele:

1. Cu privire la oferta asocierii, contestatorul precizează că, prin comunicarea rezultatului procedurii de atribuire, autoritatea contractantă l-a informat că oferta sa a fost respinsă ca fiind neconformă pe motivul că nu a respectat cerința 4.3.4. din anexa la caietul de sarcini referitoare la calarea înclinată, pe considerentul că tipul de calare prezentat nu a fost înclinat și în consecință nu s-a putut efectua operațiunea de calare și sub obstacole.

În opinia contestatorului aceste motive de respingere nu au fost susținute din următoarele considerente:

a) Motivația de respingere referitoare la considerentul că tipul de calare prezentat nu a fost înclinat.

Contestatorul menționează că la punctul 4.3.4. din caietul de sarcini, autoritatea contractantă a menționat că „*calare înclinată: calarea să poată fi efectuată și sub obstacole*”. Astfel, s-a tras concluzia că singura cerință a fost aceea potrivit căreia prin calare înclinată se solicita ca calarea să poată fi efectuată și sub obstacole, fără nicio cerință suplimentară cu privire la modalitatea, procedeul tehnic prin care se realiza această operație.

Față de cele menționate anterior, contestatorul precizează că nicăieri în cuprinsul caietului de sarcini nu s-a regăsit o definiție sau detaliere a punctului care să se descrie în ce constă acel parametru tehnic și care, să indice că vor fi acceptate numai soluții tehnice care conțin cale înclinate de tip „X” în detrimentul celor de tip „H”.

În acest sens, contestatorul arată că, omisiunea precizării în caietul de sarcini a tipului de soluție constructivă acceptată pentru operațiunea de calare, omisiune care nu se acopera prin precizarea: „*calarea sa poata fi efectuată și sub obstacole*”, s-a dovedit a fi un aspect esențial întrucât, odată ce nu s-a indicat în caietul de sarcini o anumită soluție tehnică particulară, a fost evident că nici comisia de evaluare nu a putut impune soluția pe care o preferă în detrimentul altei soluții, pe parcursul evaluării ofertelor și mai departe să pretindă că ofertele care nu conțin o astfel de soluție sunt neconforme cu consecința că, printr-un astfel de mod de lucru autoritatea contractantă se afla în situația de a afecta însăși noțiunea de libera competiție între operatorii economici, precum și principiile transparenței și tratamentului egal.

Contestatorul prezentând diposițiile art. 38 alin. (1) din O.U.G nr. 34/2006 menționează că, deși nu au fost indicate, în caietul de sarcini anumite specificații tehnice care să indice o anumită origine, sursă, producție, etc, acestea au condus la favorizarea produselor oferite de

către ceilalți doi ofertanți din cadrul procedurii în defavoarea produselor oferite de S.R.L.

Deși în cuprinsul caietului de sarcini nu s-a indicat o anumită soluție tehnică de calare, contestatorul consideră că expresia „*calare înclinată*” putea fi interpretată în mod liber de către fiecare ofertant în parte, un exemplu în acest sens fiind reprezentat de situația în care fiecare dintre cele patru picioare de calare sunt extinse în mod inegal, astfel încât vehiculului să se așeze în poziție orizontală pe o suprafață înclinată. O astfel de manevră tehnică, care în literatura de specialitate (SR EN 14043:2014) este descrisă ca fiind operațiunea de calare înclinată, operație care a fost realizabilă și de către S.R.L.

Prin răspunsul la adresa nr./09.05.2016, autoritatea contractantă a indicat expresia „*calare înclinată*” ca și parametru tehnico-operational și nu ca soluție constructivă, acest termen tehnic reprezentând însuși operația de realizare a calării și nu modalitatea de realizare a acesteia printr-o anumită soluție tehnică particulară, care nu a fost menționată în caietul de sarcini.

Răspunsul la întrebarea nr. 1 din Adresa nr. 74869/09.05.2016, în opinia contesatorului completează documentația de atribuire în sensul că prin expresia „*calare înclinată*” nedefinită la nivelul caietului de sarcini, se înțelege acel tip de calare care "*poate compensa diferite diferențe de nivel*" precizare care întărește, conduce la singura interpretare rațională conform careia cerința autorității contractante viza în mod explicit capacitatea de a efectua calarea și *sub obstacole*.

Contestatorul arată că, prin decizia de respingere a ofertei, autoritatea contractantă s-a aflat în situația de a ignora acest răspuns de clarificare precum și capabilitățile tehnice probate de vehiculul oferit de a compensa diferențe de nivel.

În conținutul caietului de sarcini s-a solicitat ca „*autospeciala va avea un certificat de conformitate și declarație de conformitate pe propria răspundere cu prevederile SR EN 14043:2014 (...)*”. Astfel, caietul de sarcini a fost întocmit prin precizarea performanțelor și/sau cerințelor funcționale solicitate, respectiv operațiunea de calare înclinată care să poată fi efectuată și sub obstacole, punct din care se face referire și devin direct aplicabile standardele, omologările tehnice, specificațiile tehnice comune, ca mijloc de prezumție a conformității cu nivelul de performanță și cu cerințele funcționale respective, astfel cum sunt prevăzute acestea la art. 35 alin. (6) lit. c) din O.U.G. nr. 34/2006.

S.C. S.R.L. arată că a făcut dovada în cadrul ofertei că se afla în situația de a respecta întocmai SR EN 14043:2014, iar prin respingerea ofertei autoritatea contractantă a încălcat dispozițiile art. 36 alin. (2) lit. b) și c) din O.U.G. nr. 34/2006.

Ca o constatare de fapt, decurgând din standardul SR EN 14043:2014, autoritatea contractantă nu putea susține că autospeciala oferită de asocierea S.R.L. nu dispunea de un sistem de calare înclinată.

Față de cele menționate mai sus, raportate la prevederile caietului de sarcini, contesatorul arată că se impune distincția esențială ca, din punct de vedere tehnic calarea este o operație de manipulare a vehiculului, iar

mai departe calarea înclinată nu reprezintă soluția de montaj a calelor ci capacitatea unei autospeciale de a lucra pe teren înclinat.

Astfel, calarea înclinată reprezintă posibilitatea autospecialei de a compensa diferențele de nivel atât pe direcție orizontală cât și pe direcție longitudinală, aspect care rezultă cu claritate și din Ordinul nr. 1404/2010 pentru aprobarea Prescripției tehnice R1-2010, respectiv art. 120 lit. c) și art. 128, care indică în mod explicit faptul că calarea este o operație.

Contestatorul arată că, simplul enunț al punctului 4.3.4., respectiv termenul „calarea înclinată” nu poate fi interpretat ca reprezentând altceva decât definiția asociată acestui enunț, respectiv calarea să poată fi efectuată și sub obstacole, după cum s-a și indicat în mod explicit prin răspunsul la întrebarea nr. 1 din adresa nr./09.05.2016 care confirmă că cerința tehnico-operatională minimală și obligatoriu de îndeplinit de către ofertanți este cea potrivit căreia calarea să poată fi efectuată și sub obstacole.

b) Motivația de respingere referitoare la considerentul că tipul de calare prezentat nu putea efectua operațiunea de calare sub obstacole.

În opinia contestatorului, se impune a fi reținut considerentul că posibilitatea de lucru sub obstacole nu a fost definită în caietul de sarcini prin indicarea procedeului tehnic de realizare sau prin indicarea anumitor date tehnice referitoare la dimensiuni de acces sub obstacole și înălțimi ale obstacolelor, simpla mențiune a autorității contractante fiind cea referitoare la posibilitatea de a se efectua operațiunea de calare și sub obstacole în particular indicându-se ca tip de obstacol autovehiculele și de a compensa diferențe de nivel.

Contestatorul arată că, după cum a prezentat și în răspusul la clarificări transmis la solicitarea comisiei de evaluare prin adresa nr. 1465654, în sistemul propus, se putea realiza calarea sub orice fel de obstacol și în particular și sub autovehicule prin faptul că talpa piciorului de calare intră sub autovehicul indiferent de garda la sol a autovehiculului, iar lungimea maximă de extensie a acesteia este de 100 mm.

Față de cele menționate mai sus, contestatorul arată că motivul de respingere a comisiei de evaluare potrivit căreia nu putea fi efectuată operațiunea de calare și sub obstacole este nefondată.

În sensul celor antemenționate, contestatorul a menționat faptul că, comisia de evaluare a omis faptul că, în cazul calei montată în poziție „X” nu mai era posibilă calarea sub vehicule întrucât, pentru a intra sub autovehicul înălțimea minimă necesară fiind de 300 mm. Astfel, garda la sol a tuturor autovehiculelor nu depășește 220 mm, iar în zona pragului atinge maxim 240-250 mm. Analizând situații similare, în cazul în care în mod excepțional există obstacole care permit accesul sub ele (minim 300 mm spațiu) pentru calele „X” datorită algoritmului de calcul și a tehnologiei existente pe autospeciile Rosenbauer au deschiderea maximă a calelor de doar 4,85 m față de 5,2 m a competitorilor ceea ce conduce la aceleași condiții de lucru.

Contestatorul precizează că, sistemul de calare cu cale tip „H” are avantajul că poate cala și peste obstacole sau la diferențe de nivel de tip traptă.

În concluzie, contestatorul arată că a îndeplinit criteriul de la pct. 4.3.4. cu diagrama de lucru și capacitate de intervenție identică în condițiile solicitate prin caietul de sarcini, având și capacități de intervenție superioare în condițiile unei calări peste obstacole, în timp ce cu privire la soluția tehnică ofertată de ceilalți operatori economici nu permite calarea sub autovehicule în condiții reale, iar documentele procedurale ce ne-au fost puse la dispoziție au relevat faptul că, comisia de evaluare nu a avut în vedere nici măcar formularea unei solicitări de clarificare prin care să elucideze acest aspect.

Menționând jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene, contestatorul apreciază că încălcarea principiului tratamentului egal a fost evidentă în condițiile în care, pe de o parte comisia de evaluare a respins ca fiind neconformă singura ofertă care permitea calarea sub vehicule, indiferent de situațiile concrete întâlnite pe teren și a acceptat ca fiind conformă o soluție tehnică care permite îndeplinirea parametrului din caietul de sarcini numai în condiții ideale și care, de regulă nu se întâlnesc în practică.

Astfel, autoritatea contractantă trebuia să aplice același standard de rigurozitate în cazul tuturor ofertelor, fiind în mod evident nelegal că autoritatea contractantă să procedeze la respingerea unui oferte pe baza unor aprecieri incerte, neclare, insuficient clarificate și pe de altă parte să ignore motive de neconformitate evidente, care se impuneau să fie tratate identic.

Principiul proporționalității sancțiunilor impunea luarea în considerare de către autoritatea contractantă și a ofertei depuse de asocieria S.R.L., iar nu declararea ofertei drept neconformă și ca fiind conforme celelalte două oferte deși a fost incertă capacitatea vehiculelor ofertate de a efectua operațiunea de calare și sub obstacole.

În concluzie, contestatorul arată că autoritatea a tratat în mod diferit situații identice sau similare ale celor două oferte deși aceasta trebuia să aplice același standard de rigurozitate în cazul tuturor ofertelor.

Cu privire la criteriul de performanță „masa maximă a autospecialei” pentru oferta asocierii S.C. S.R.L. - A.S., contestatorul arată că comisia de evaluare a verificat în mod superficial veridicitatea valorii declarate. Astfel, asocieria S.R.L. a prezentat un calcul superficial de calcul al maselor pentru care a primit maxim de punctaj, fără ca autoritatea contractantă să efectueze o minimă verificare a cifrelor prezentate.

Astfel, în urma analizei pe baza documentelor puse la dispoziție de autoritatea contractantă s-a observat că masa proprie a sașului a fost de 4.683 kg.

De asemenea, contestatorul achiesează la totalitatea criticilor formulate prin contestația depusă de S.C. - S.R.L. și menționează următoarele elemente de neconformitate:

- declararea unor valori (greutăți) nereale pentru anumite componente ale autospecialei;
- omiterea din calculul greutății vehiculului a unor elemente componente ale autospecialei, cu consecința că se ajunge la depășirea masei totale maxime de 16 to;

- modificarea valorii declarate în cadrul procesului verbal de deschidere pentru greutatea autospecialei de la valoarea de maxim 16.000 kg la valoarea de 15981 kg;
- omisiunea comisiei de evaluare de a face aplicarea dispozițiilor art. 79 alin. (1) din H.G. nr. 925/2006 în raport cu răspunsul la solicitarea de clarificare nr. 80792/01.06.2016.

Referitor la criteriul de performanță „unghi de orizontalizare a turnului rotitor”, pentru ofertele asocierii S.C. S.R.L. - A.S. și S.C. - S.R.L., contestatorul arată comisia de evaluare a verificat, tratat în mod artificial veridicitatea valorii declarate.

În acest sens se precizează că, producătorii consacrați de astfel de echipamente sunt capabili să realizeze un unghi de orizontalizare a turnului rotitor de $\pm 10^\circ$, fără a exista nicio soluție tehnică patentată care să asigure un unghi de orizontalizare cu o valoare mai mare și cu un singur grad față de această valoare și în nici un caz cu o valoare de $\pm 20^\circ$. Acest aspect poate fi reținut chiar și prin raportare la specificații tehnice aparținând unor autovehicule produse de (vehiculul oferat de S.C. - S.R.L.) care a declarat o valoare de $\pm 10^\circ$. Se menționează că standardul SR EN 14043:2014 prevede o valoare de referință minimă de $\pm 7^\circ$, fiind inexplicabil motivul pentru care autoritatea contractantă a optat pentru o valoare de $\pm 20^\circ$.

Referitor la oferta asocierii S.C. S.R.L. - A.S., contestatorul menționează următoarele aspecte:

Deși, în solicitările de clarificări ale comisiei de evaluare s-au cerut proceduri de testare, acestea nu există definite în standard-ul EN 14043, iar pentru fiecare element în parte există verificări de funcționalitate. Așa zisele proceduri de testare depuse de ofertanți au doar scop informativ neavând o bază legală, standardizată.

Legat de criteriul de performanță nu a adus dovezi clare pentru îndeplinirea valorile de ± 20 grade declarate.

Asocierea Gradinariu a prezentat un raport de testare în care pași pentru verificările funcționale nu au fost respectați și nici metodele de măsurare a unghiului de orizontalitate. Astfel, etapele de verificare conform standardului EN 14043 se fac atât cu sarcina maximă cât și fără sarcină.

Conform procedurii de testare menționate în răspunsul la clarificări al Volkan, măsurătoarea se face doar pentru poziția de transport cu pachetul de scări în poziție paralelă cu axa longitudinală a autospecialei neconform cu EN 14043. În procedura de testare a fost indicat desenul ca având elemente suplimentare legate de realizarea acestui sistem de orizontalizare. De asemenea, s-a menționat în limba engleză că 20 grade unghi de orizontalizare se obține prin modificarea lungimilor cilindrilor care fac compensarea și prin ridicarea bazei care susține pachetul de scări.

În consecință, deoarece conform procedurii de testare prezentate în cadrul răspunsurilor la clarificări, verificarea se face doar într-o poziție fixă și nu continuă pe parcursul unei rotații complete, această ofertă, în opinia contestatorului, fiind neconforma deoarece nu a urmărit standardul EN 14043, iar unghiul de orizontalitate de $\pm 20^\circ$ nu este obținut continuu

pe parcursul unei rotații complete, valoarea declarată fiind una nereală și care nu va putea fi obținută pentru produsul final.

Cu privire la oferta S.C. - S.R.L., complementar celor deja menționate pentru oferta, se arată că procedura de verificare - Magirus a fost superficială.

Astfel, ... a confirmat existența unui sistem de compensare dar consideră compensarea comuna atât a sistemului de calare (under-carriage) cât și a turnului rotitor.

În această situație, comisia de evaluare a ignorat, în opinia contestatorului următoarele aspecte:

Deși specificațiile tehnice ale sistemului de calare fac obiectul factorului de evaluare nr. 2 - Calarea asimetrică, comisia de evaluare nu a sancționat prin respingerea ofertei ori să solicite o clarificare referitoare la modalitatea în care a înțeles să-și fundamenteze valoarea pentru acest factor de evaluare.

În cadrul acestui factor de evaluare se puncta capacitatea de calare a autospecialei prin raportare la un algoritm de punctare care cuantifică dimensiunile în cm la care se pot extinde calele.

Pornind de la capacitatea calelor de a se extinde în mod diferențiat una în raport cu cealaltă, se ajunge la posibilitatea ca în raport cu suprafața de sprijin, autospeciala să se încline într-un anumit unghi față de sol, acest unghi fiind direct proporțional cu lungimea calelor.

Speculând această posibilitate tehnică, contestatorul menționează că, ...a prezentat o valoare de orizontalizare care însuma unghiul de înclinare care putea fi atins din sistemul de calare cu unghiul de orizontalizare a turnului rotitor, în fapt acest ofertant fiind în situația de a obține un dublu punctaj atât în cadrul factorului de evaluare nr. 2 cât și în cadrul factorului de evaluare nr. 3.

Astfel, autoritatea contractantă a identificat și publicat în documentația de atribuire doi factori de evaluare distincți, indicând explicit că factorul de evaluare nr. 3 are ca obiect numai unghiul de orizontalizare a turnului rotator, comisia de evaluare a ignorat o neconformitate tehnică evidentă a acestei oferte.

Dincolo de descrierea aferentă fiecărui factor de evaluare a omis și prescripția tehnică SR EN 14043:2014 care definește componentele sub sașiu.

Valoarea prezentată de $\pm 21.8^\circ$ reprezintă valoarea totală compensată de sistemul de calare împreună cu sistemul de auto nivelare a turnului rotitor, cu consecința că această ofertă a fost neconforma, iar luarea în considerare a acestei valori alterează însăși noțiunea de competiție între ofertanți, întrucât comisia de evaluare a reținut în calcularea punctajului o valoare eronată/nereală și care nu poate fi justificată.

Referitor la modul de îndeplinire a specificației tehnice referitoare la coșul de salvare pentru ofertele asocierii S.C. S.R.L. - A.S. și S.C. - S.R.L., contestatorul menționează că, comisia de evaluare a tratat în mod superficial modul de îndeplinire.

În cadrul caietului de sarcini s-a solicitat acces cu căruciorului pentru persoane cu dizabilități în coșul de salvare, iar în urma unei clarificări,

cerința s-a modificat prin adaugarea și a unei platforme rabatabilă cu dublu rol de acces în coș și de ancorare a căruciorului pentru persoane cu dizabilități în afara perimetrului coșului. Contestatorul arată că, Magirus are o platformă culisabilă nu rabatabilă, iar pentru nu s-au găsit elemente disponibile nici măcar pentru platforma culisabilă.

De asemenea se arată că, în cadrul procesului de evaluare a ofertelor nu s-a formulat nicio clarificare celor doi producători care în momentul de față nu au o soluție tehnică omologat pentru acest cos.

În concluzie, contestatorul, în temeiul principiului tratamentului egal, al nediscriminării, al proporționalității, reglementate de art. 2 alin. (2) din O.U.G nr. 34/2006 solicită reevaluarea ofertelor.

Prin adresa nr./20.07.2016, înregistrată la Consiliu sub nr./20.07.2016, autoritatea contractantă a transmis punctul de vedere cu privire la contestația formulată de - S.R.L, solicitând respingerea ca nefondată.

În conținutul punctului de vedere, autoritatea contractantă, prezintă un scurt istoric al procedurii menționând totodată următoarele aspecte:

Referitor la neconformitatea ofertei ofertei asocierii S.C. S.R.L - A.S.:

A) Completarea și modificarea ofertei tehnice după momentul depunerii acesteia:

În opinia autorității contractante, contestatorul a apreciat greșit faptul că oferta declarată câștigătoare și-a completat oferta tehnică în cazul a trei parametri tehnici (dimensiunile de gabarit, masa totală a autospecialei și puterea specifică), deoarece:

- oferta depusă de către asocieria S.C. A.S. conținea informații despre cei trei parametri menționați mai sus, informații clarificate ulterior prin răspunsul la solicitarea de clarificări nr. din 08.06.2016;

- asocieria S.C. A.S. a menționat în oferta inițială, valoarea maximă de 16000 kg a masei totale a autospecialei. Având în vedere faptul că prin documentația de atribuire „masa maximă a autospecialei” a reprezentat unul din factorii de evaluare, unde valoarea de 16000 kg aducea automat și punctajul maxim pentru acest factor de evaluare, comisia de evaluare a considerat că este absolut necesar ca ofertantul să precizeze foarte clar (adresa nr. din 01.06.2016) masa maximă a autospecialei, nu neapărat pentru evaluarea acestui factor ci mai ales pentru a vedea repartiția maselor și a stabili cu exactitate puterea specifică, putere declarată ca fiind „cel puțin 13,2 kW/t,,. Astfel în situația în care valoarea masei totale a autospecialei ar fi fost mai mare decât cea declarată la oferta inițială ("max. 16000 kg") evident că acest lucru ar fi fost considerat ca și modificare a ofertei ceea ce ar fi atras după sine și declararea ca neconformă a acestei oferte conform prevederilor legale în domeniu. Nu poate fi considerată, în opinia autorității contractante, nici completare a ofertei deoarece la oferta inițială asocieria S.C.

- A.S. a menționat valoarea maximă a masei totale a autospecialei ca fiind de fapt exact valoarea limită (16000 kg - punctaj maxim conform caietului de sarcini) pentru obținerea punctajului maxim la acest factor de evaluare, comisia având astfel toate elementele

necesare pentru a face calculul punctajului aferent acestui factor de evaluare;

- oferta inițială a asocierii S.C. S.R.L. - A.S. menționa, o masa de maxim 16000 kg și o putere totală a motorului de 220 kW, comisia de evaluare a considerat necesar să solicite clarificări cu privire la acest aspect (adresa nr. 80792 din 01.06.2016), deoarece puterea specifică reprezintă raportul dintre puterea totală a motorului și masa maximă a autospecialei. În urma răspunsului la solicitarea de clarificări (nr. 147561 din 08.06.2016) ofertantul a precizat foarte clar masa maximă a autospecialei (15981 kg) precum și puterea specifică de 13,76 kW/t ($220 \text{ kW} / 15,9811 = 13,76 \text{ kW/t}$) valoare care se încadra atât în oferta tehnică depusă (cel puțin 13,2 kW/t) precum și în cerințele de la pct. 4.2.1. a specificației tehnice nr. 72819 din 04.03.2016 (minim 13,2 kW /1).

În concluzie, autoritatea contractantă arată că toate clarificările aduse de ofertantul declarat câștigător, referitoare la cei trei parametri tehnici menționați nu au reprezentat completări sau modificări ale ofertei tehnice depuse.

B) Încălcarea principiului egalității de tratament:

Prin adresele de clarificări, autoritatea contractantă a solicitat proceduri de testare și rapoarte de încercare, tuturor ofertanților participanți la procedură, aceștia punând la dispoziția comisiei de evaluare documentația respectivă.

Ținând cont de cele menționate mai sus, autoritatea contractantă consideră că a asigurat un tratament egal tuturor ofertanților participanți la procedură.

C) Furnizarea unor răspunsuri la solicitările de clarificări incorecte și neconcludente:

Deși, contestatorul a apreciat că rapoartele de testare pentru sistemul de calare și unghiul de orizontalizare au fost neconcludente, precum și faptul că nu s-a depus raport de testare pentru determinarea greutății maxime suportate de targă, autoritatea contractantă arată că aceste susțineri nu sunt reale. Astfel, din răspunsul nr. 147561 din 08.06.2016 la solicitarea de clarificări, ofertantul declarat câștigător a transmis întocmai datele solicitate.

D) Oferta tehnică a asocierii S.C. S.R.L. - a fost incompletă și nu a îndeplinit cerințele caietului de sarcini, în special cele referitoare la menționarea valorilor exacte ale caracteristicilor tehnice specifice aferente produselor oferite:

1. Ofertantul declarat câștigător a indicat tipul și modelul echipamentelor oferite;

2. Ofertantul a depus la oferta inițială o prezentare a caracteristicilor bunurilor oferite exact în formatul și numerotarea parametrilor ca în specificația tehnică nr. din 04.03.2016. În cazul celor trei parametri tehnici care nu au fost menționați cu exactitate, decât după răspunsul la clarificări nr. 147561 din 08.06.2016, nu se poate aprecia că nu se încadrează în cerințele solicitate deoarece așa cum au fost declarați inițial: masa max. 16000 kg., dimensiuni de gabarit în limitele prevăzute în Ordonanța Guvernului României nr. 43/1997 privind regimul drumurilor

precum și puterea specifică cel puțin 13,2 kW/t, oferta putea fi clar evaluată fără niciun element de incertitudine;

3. asocierea S.C. S.R.L. - nu a ignorat menționarea dimensiunilor de gabarit, fapt dovedit de prezentarea comparativă de la oferta inițială în care a precizat că aceste dimensiuni se vor încadra în prevederile Ordonanța Guvernului României nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, iar ulterior la solicitarea autorității contractante de a preciza clar dimensiunile a transmis valorile exacte. Aceste valori se încadrează în prevederile Ordonanța Guvernului României nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, așa cum a fost declarat la oferta inițială;

4. declararea, la oferta inițială, a valorii masei totale a autospecialei ca fiind de „maxim 16000 kg” nu avea nicio implicație asupra punctajului obținut pentru că sub valoarea de 16000 kg acest factor de evaluare (masa totală a autospecialei) nu se mai puncta;

5. declararea, la oferta inițială, a valorii puterii specifice ca fiind de „ce puțin 13,2 kW/t”, este corelată cu valoarea masei totale de maxim 16000 kg menționată la oferta inițială (puterea specifică fiind raportul dintre puterea totală a motorului și masa totală exprimată în tone) acoperă cerința din specificația tehnică, iar prin răspunsul la clarificări este precizată o valoare (13,72 kW/t) care nu contrazice valoarea inițială;

6. numărul și greutatea persoanelor admise în liftul de salvare declarate la oferta inițială făcută de către asocierea S.C. a fost de fapt o asumare a cerinței impuse prin specificația tehnică nr. din 04.03.2016, drept pentru care comisia de evaluare a solicitat clarificări (nr. 80792 din 01.06.2016) cu privire la acest aspect. Răspunsul ofertantului (nr. 147561 din 08.06.2016) la solicitarea de clarificări conține procedura de testare și raportul de încercare, din care a rezultat următoarele: numărul persoanelor admise în lift: 2 persoane; masa totală admisă în lift: 200 kg.

În concluzie, valorile transmise și menționate mai sus, se încadrează atât în oferta tehnică depusă, precum și în cerințele specificației tehnice nr. 72819 din 04.03.2016;

7. înălțimea balustradei platformei de lucru și salvare a fost menționată în oferta inițială ca fiind de „minim 1 m” (cerința de la pct. 4.7.2. din specificația tehnică nr. 147561 din 08.06.2016 prevedea ca acest parametru să fie de „minim 1 m”), iar în urma răspunsului la solicitările de clarificări acest parametru a fost declarat ca având valoarea exactă de 1142,4 mm, încadrându-se atât în oferta tehnică depusă, precum și în cerințele specificației tehnice nr. 72819 din 04.03.2016;

8. referitor la sistemul de calare asimetrică asocierea S.C. S.R.L. - a prezentat un sistem de calare care se încadrează în cerințele cerințele specificației tehnice nr. din 04.03.2016, aprecierile contestatarului fiind subiective, reprezentând în fapt aprecierile de natură tehnică ale acestuia, fără a cunoaște în detaliu soluțiile tehnice constructive sau tehnologia de fabricație a producătorului

9. în ceea ce privește unghiul de orizontalizare a pivotului rotitor (parametru tehnic care este și factor de evaluare) contestatarul și-a dovedit limitele tehnice când a afirmat faptul că această compensare de $\pm 20^\circ$ a acestui pivot rotitor este posibilă numai la o înclinarea a pachetului

de scări de 30°. Pentru demonstrarea aspectelor tehnice, autoritatea contractantă menționează următoarele aspecte:

- pachetul de scări culisează în plan vertical între unghiuri negative și unghiuri pozitive (ex: -5° la +75°) în poziție de transport pachetul de scări este pliat și coborât peste cabina autospecialei (paralel cu axul longitudinal al șasiului și în consecință cu calea de rulare a autospecialei), fiind poziționat de regulă pe un suport independent de pachetul de scări, montat în spatele cabinei autospecialei;

- acest pachet de scări este prins pe un pivot rotitor, pivot care la rândul său face legătura cu șasiul autospecialei. Cu alte cuvinte rotirea pachetului de scări se realizează practic prin rotirea pivotului, în timp ce operațiunea de înclinare a pachetului de scări la diferite unghiuri (-5° la +75° sau -10° la +80°, etc., funcție de producător) este independent de acest pivot rotitor;

- ținând cont de faptul că s-a solicitat ca poziționarea autospecialei să se facă cu ajutorul calării oblice, acest lucru presupune că autospeciala amplasată pentru lucrul la înălțime (*calată*) nu se ridică de la sol (chiar dacă solul este înclinat) fapt ce impune compensarea acestei înclinații prin modificarea unghiulară a pivotului rotitor de care este fixat pachetul de scări, în raport cu axa longitudinală sau transversală a șasiului;

- procedura descrisă de asocierea declarată câștigătoare menționează faptul că se amplasează autospecială (care evident este în poziție de transport și în consecință pachetul de scări este strâns și amplasat în suport peste cabină, paralel cu șasiul) în vederea testării compensării înclinației solului, iar în urma efectuării operațiunii de calare se ridică pachetul de scări la un unghi de 30°. Această înclinație de 30° este considerată de către contestator ca fiind singura poziție a înclinației pachetului de scări pentru care se poate compensa înclinația solului de $\pm 20^\circ$, cu ajutorul unor sisteme (cilindrii) de acționare a pivotului rotitor. Ce nu înțelege, sau se face că nu înțelege contestatorul este faptul că pachetul de scări trebuie să fie ridicat din poziția de transport la un unghi (evident mai mare de 20°, pentru siguranță de 30°) pentru că odată acționat sistemul de compensare a înclinației solului asigura pivotului rotitor, face ca acest pivot împreună cu pachetul de scări să se încline (încercând să se orizontalizeze) față de sol și axa șasiului ceea ce presupune ca vârful pachetului de scări să lovească fie cabina autospecialei fie suportul pe care este poziționat. De altfel chiar norma *EN 14043:2014 - Mijloace de ridicat la înălțime pentru servicii de salvare și luptă împotriva incendiului. Scări pivotante cu mișcări combinate. Cerințe de securitate și de performanță și metode de încercare* prevede la pct. 5.1.5.3.1. că autospeciala se calează înclinat la un unghi de 7° (pentru a fi certificată o autospecială de acest gen, norma prevede obligativitatea compensării minime a înclinației la un unghi de 7°, față de compensarea de maxim 20° - factor de evaluare -) și se ridică scara din poziția de transport într-o poziție care să permită o rotație completă, dar la un unghi mai mic de 70°. Cu alte cuvinte ridicarea pachetului de scări, după calarea autospecialei, se va face la un unghi cuprins între poziția de transport a pachetului de scări și un unghi maxim sub 70°. Este evident din ceea ce am arătat mai sus că pachetul de scări, din motive de siguranță, trebuie

ridicat la un unghi de cel puțin 30°. De altfel ridicarea pachetului de scări la un unghi de 30° presupune un test mult mai concludent privind îndeplinirea cerinței de compensare a înclinației solului, deoarece cu cât pachetul de scări este ridicat la un unghi mai mare (aproape de 70°) cu atât centrul de greutate este distribuit mai echilibrat (spre centrul autospecialei) decât în situația ridicării pachetului de scări la unghiuri mai mici (mai aproape de 30°);

În concluzie, procedura implementată de asocierea declarată câștigătoare pentru testarea înclinației autospecialei a fost în concordanță cu cerințele normei europene în domeniu.

10. Aprecierea subiectivă, a contestatarului referitor la nivelul la care coboară liftul, poate fi dovedită prin faptul că acesta apreciază o anumită distanță (50 cm) de la nivelul de coborâre al liftului și până la sol. Trebuie ținut cont de faptul că această fotografie are un caracter informativ fiind atașată doar pentru a descrie procedura de testare. Cerința din specificația tehnică cu privire la lift și anume: *"4.6.3. Liftul va coborî pana la nivelul solului"*, se referă la faptul că persoanele care urcă/coboară în/din lift trebuie să o facă normal fără niciun efort deosebit.

În ceea ce privește faptul că din fotografia respectivă rezultă că este vorba de un alt șasiu decât cel oferit, trebuie menționat faptul că nicăieri în cadrul documentației de atribuire nu s-a solicitat ca produsul în integralitatea lui să fi fost anterior fabricat de către producătorii autospecialelor oferite. De altfel asocierea S.C. a depus la oferta inițială certificatul de conformitate cu prevederile *EN 14043:2014 - Mijloace de ridicat la înălțime pentru servicii de salvare și luptă împotriva incendiului. Scări pivotante cu mișcări combinate*. Cerințe de securitate și de performanță și metode de încercare pentru o instalație specială de lucru și salvare (pachet de scări cu lift și platformă de lucru) de la înălțimea de 39 m.

În cadrul ofertei sale tehnice, asocierea declarată câștigătoare a prezentat o schiță de ansamblu din care a rezultat, fără echivoc, că șasiul pe care a fost dispusă instalația specială a fost Mercedes-Benz, tip New Atego 1630 F 4 x 2. Chiar dacă în cartușul schiței, unde se menționează și tipul șasiului, apare că acest autoșasiu are 10 + 1 roți (1 fiind roata de rezervă), este evident o greșeală de redactare pentru că atât schița cât și tipul șasiului arată clar că de fapt este vorba de 6 + 1 roți.

11. referitor la aprecierile făcute de contestator cu privire la accesul greoi în platforma de lucru a autospecialei și la inexistența sistemului electronic computerizat de atenuare a oscilațiilor aceste sunt false și reprezintă doar păreri. De altfel contestatorul nu aduce nicio probă în susținerea acestor aprecieri ci doar emite unele păreri cu pretenția de „adevăr absolut”.

Urmare celor antemenționate, autoritatea contractantă solicită respingerea contestației formulată de – S.R.L.

Prin adresa nr. /22.07.2016, înregistrată la Consiliu sub nr. /22.07.2016, autoritatea contractantă a transmis punctul de vedere cu privire la contestația formulată de S.C. S.R.L, solicitând respingerea ca nefondată.

În conținutul punctului de vedere, autoritatea contractantă, prezintă un scurt istoric al procedurii menționând totodată următoarele aspecte:

Referitor la argumentul contestatorului privind declararea ofertelor asocierii S.C. S.R.L. - ca fiind conforme, autoritatea contractantă menționează următoarele aspecte:

La nivel mondial, există două tipuri de sisteme de calare, „clasic” și „înclinat”. Autoritatea contractantă nu a impus o anumită soluție constructivă, tehnică de realizare a sistemului de „Calare înclinată”, fiind probabil, posibil de realizat acest tip de calare în mai multe variante constructive. Cei doi ofertanți, ale căror oferte au fost declarate conforme, au implementat una dintre soluțiile prezentate.

Autoritatea contractantă nu putea menționa o soluție constructivă tehnică a acestui sistem de calare fiind interzis în mod expres de art. 38 alin (1) din O.U.G. nr. 34/2006. Astfel, teoretic au fost posibile trei soluții constructive, tehnice pentru realizarea acestui tip de calare. Acest aspect demonstrează că autoritatea contractantă nu a impus o anumită soluție constructivă ci doar un tip de calare care putea să acopere o necesitatea operațională și anume calarea autospecialei între autovehicule parcate în zonele de intervenție urbane aglomerate.

Autoritatea contractantă arată că, contestatarul a încercat să impună o soluție în detrimentul alteia, soluție care nu a fost dorită din motive operaționale și anume datorită necesității unui spațiu suplimentar pe toate zonele de calare a autospecialei.

Referitor la faptul că, s-ar fi putut interpreta, de către potențialii ofertanți, definirea cerinței de la pct. 4.3.4. din specificația tehnică: „Calare înclinată: calarea să poată fi efectuată și sub obstacole (ex.: autovehicule)” ca fiind, de fapt, calarea autospecialei pe un plan înclinat, autoritatea contractantă arată că nu este adevărată, cerința fiind înțeleasă de către toți participanții la procedură, inclusiv de către contestator, având în vedere solicitarea de clarificări adresată autorității contractante nr. 10/05.05.2016 prin care cse solicita acceptarea și a sistemului de clasic de calare implementat pe autospecialele oferite de contestator.

Cu privire la invocarea prevederilor normei EN 14043:2014, normă care conține și anumite verificări ale turnului rotitor (turnul rotator este compus din pivotul rotitor și pachetul de scări) în situația în care autospeciala este amplasată și calată pe un plan înclinat, autoritatea contractantă precizează că orizontalizarea turnului rotitor nu are legătură cu cerința privind tipul de calare (înclinat sau clasic).

În ceea ce privește adresa autorității contractante nr. 74885/09.05.2016 la solicitarea de clarificări nr. 10/05.05.2016, autoritatea contractantă precizează că, contestatorul nu a menționat toate întrebările și răspunsurile, deși din conținutul întrebărilor formulate de către contestator a rezultat că acesta cunoștea cu exactitate ce tip de calare a solicitat autoritatea contractantă.

În concluzie, se precizează că autoritatea contractantă nu a impus, pentru sistemul de calare, o soluție constructivă (tehnică) în sensul prevederilor art. 38 alin (1) din O.U.G. nr. 34/2006, ci doar un anumit tip de calare care acoperea o necesitate operațională importantă a serviciilor profesionale de pompieri și anume posibilitatea calării autospecialei în

vederea lucrului la înălțime și între două autovehicule parcate acolo unde sistemul clasic de calare, cel oferit de contestator nu ar fi fost operațional.

Referitor la afirmația contestatorului precum că, sistemul său de calare putea să se facă și sub obstacole așa cum a fost solicitat la pct. 4.3.4. din specificația tehnică, autoritatea contractantă menționează că acel sistem oferit, sistem de calare clasic și unde talpa calei intră câțiva centimetri sub autovehicule nu era în concordanță cu cerința solicitată. Contrar afirmațiilor contestatorului, autoritatea contractantă arată că sistemul de calare înclinat poate fi introdus sub autovehicule.

Față de cele menționate mai sus, autoritatea contractantă menționează că nu a încălcat principiul tratamentului egal invocat de către contestator.

Cu privire la afirmația contestatorului precum că nu a fost verificat, tratat în mod superficial veridicitatea valorii declarate a criteriului de performanță „masa maximă a autospecialei” în cazul ofertei declarate câștigătoare, autoritatea contractantă arată că, asocierea declarată câștigătoare a menționat valoarea maximă a masei totale a autospecialei ca fiind de fapt exact valoarea limită (16000 kg – punctaj maxim conform caietului de sarcini) pentru obținerea punctajului maxim la acest factor de evaluare, comisia având astfel toate elementele necesare pentru a face calculul punctajului aferent acestui factor de evaluare.

Referitor la celelalte critici ale contestatorului cu privire la oferta depusă de asocierea S.C. S.R.L. - precum și cele cu privire la oferta S.C. – S.R.L. sunt nefondate în opinia autorității contractante, solicitând respingerea contestației ca nefondată.

Prin adresa înregistrată la C.N.S.C. sub nr. 07.2016, S.C. S.R.L., lider al asocierii S.C. S.R.L. - în calitate de ofertant în cadrul procedurii antemenționate, formulează o cerere de intervenție, prin care a solicitat cele menționate în partea introductivă a deciziei.

În urma analizării adresei depusă de S.C. S.R.L., raportat la contestația formulată de – S.R.L., Consiliul o califică ca fiind o cerere de intervenție în interesul autorității contractante și o admite în principiu, conform art. 65 alin. (1) din Codul de Procedură Civilă, coroborat cu art. 17 din Legea nr. 101/2016.

Cu privire la solicitările de clarificări, intervenientul menționând art. 80 alin. (1) din H.G nr. 925/2006 arată că exercitarea efectivă a drepturilor autorității contractante a fost prezumată în mod rezonabil de toți ofertanții.

Pe fondul cauzei, intervenientul arată că, produsele ce fac obiectul prezentei proceduri sunt produse personalizate de fiecare beneficiar, neexistând un produs standard, astfel de produse fiind compuse din (a) autoșasiu și (b) suprastructura - aportul fiecărui „carosier”. Autoritatea contractantă, în prezenta speță, a solicitat produse care, nu numai că sunt unice prin „genul” acestora, dar mai mult, caracterul de unicitate a fost dat și de combinația de elemente de unicitate nesolicitate cumulativ în mod uzual.

Elementul de unicitate a fost confirmat și de autoritatea contractantă care a eliminat cerința privind prezentarea acestei autospeciale cu ocazia ofertării.

Produsul oferit de S.C. S.R.L. este un produs unicat, fiind rezultatul activității de cercetare - dezvoltare a ofertantului asociat

Referitor la elementul determinant al ofertei depuse: înălțimea scării Vokan de 39 metri (pragul minim), intervenientul precizează că, spre deosebire de ambii contestatori, care au oferit înălțimea scării de 42 metri, a oferit o scară cu înălțimea de 39 de metri, astfel încât diferență de ~ 8%, a făcut diferența nu numai între tehnologiile folosite, dar și cu privire la autoșasiul utilizat, această scară, prin dimensiunile reduse putând fi instalată de autoșasiuri Mercedes, special concepute pentru acest tip de scară personalizată. Astfel asocierea S.R.L. are un produs (autospeciala M 39), care se afla la limita cerută prin caietul de sarcini, ceilalți ofertanți optând pentru produse care depășesc minimele solicitate, cu consecințe în greutate suplimentare și depunerea acestor ofertanți la factorul de evaluare „greutate”.

Cu privire la noțiunea de greutate maximă, intervenientul precizează că, viitoarele autospeciale oferite, trebuie să se încadreze în valorile maxime, corespunzătoare pragurilor valorice, respectiv, viitoarele autospeciale livrate vor putea avea 15980 kg, nu numai la exact 15981 kg, cât au în prezent.

În ceea ce privește criticile formulate de asocierea S.C. S.R.L. – MHS Truck and Bus – Rosenbauer Internațional AG, intervenientul precizează următoarele aspecte:

Referitor la calarea înclinată, se arată că, în documentația de atribuire, s-a solicitat expres *„calarea să poată fi efectuată și sub obstacole (ex. mașini)”*, iar această cerință specifică, nu a fost contestată de către potențiali ofertanți, făcând și obiectul clarificării nr. 74869/09.05.2016, unde prin răspunsul la întrebarea nr. 1, s-a menținut această solicitare, prin respingerea solicitării de acceptare a tipului "H" de calare, cerut chiar de către asocierea S.R.L. Prin depunerea ofertei, toți ofertanții au achiesat la documentația de atribuire implicit și la această cerință specifică, sens în care, orice critică adusă acestei cerințe, este tardivă la acest moment procedural.

În oferta asocierii S.R.L. regăsindu-se tipul „H” de calare, care nu îndeplinea condiția specifică *„calarea să poată fi efectuată și sub obstacole”*.

Cu privire la pretinsa calare sub obstacole dată de *„talpa piciorului de calare”*, acesta susținere este eronată, întrucât "talpa piciorului de calare", este un accesoriu/piesă separată de cală, conform pct.5.1.5.2.13 din EN 14043/2014, ori cerința a fost ca însăși „calarea” să poată fi efectuată sub obstacole, nu accesoriile acesteia să poată fi poziționate sub obstacole.

Cu privire la „masa maximă a autospecialei”, intervenientul reiterează faptul că specificațiile tehnice au caracter de unicitate, nefiind unele uzuale, dar corespunzătoare cerințelor autorității contractante.

Referitor la „unghiul de orizontalizare”, intervenientul menționează că, în ofertă s-a prezentat certificarea denumită „plan de validare a proiectului” din 05.04.2016, respectiv procedura de testare conform normei EN 14043/2014, unde la poziția 36 se observa „unghiul de orizontalizare” de 20°. Contrar susținerilor contestatorului, autoritatea contractantă nu putea ignora înscrisurile depuse de ofertanți, cu atât mai mult cu cât suntem abilitați să efectuăm astfel de teste în conformitate cu Certificatul CE nr. 2195-MD-13810002, emis de Szutest, organism notificat nr. 2195, prin care se confirmă faptul că are implementat sistemul de producție conform standardului 14043/2014.

În ceea ce privește „coșul de salvare”, intervenientul precizează că, coșul de salvare nu are o certificare, omologare proprie, ci doar în ansamblul echipamentului acest coș, este prezentat în sistem modular, ce poate fi adaptat prin schimbarea pieselor (accesoriilor), funcție de cerințele intervenției.

În ceea ce privește criticile formulate de asocieria - S.R.L., intervenientul precizează următoarele aspecte:

Cu privire la dimensiunile autospecialei, intervenientul arată că prin oferta depusă a precizat că, dimensiunile au fost cele prevăzute în O.U.G. nr. 43/1997, privind regimul drumurilor. Prin adresa nr. 1042/07.06.2016, s-a detaliat acest aspect, învederând faptul că, aceste dimensiuni vor fi 11.000x2500x3750 mm, aspect evidențiat și în punctul 2 din Raportul de expertiză.

În ceea ce privește „masa vehiculului”, contestatorul reiterează aspecte menționate anterior, precum și faptul că o detaliere a greutateii componentelor nu a fost solicitată prin documentația de atribuire.

De asemenea, masa fiecărui vehicul în parte, va fi înscrisă în omologarea individuală, cartea de identitate a vehiculului, talonul (confirmată de registrul Auto Român) și (re)verificată de autoritatea contractantă cu ocazia recepției.

Astfel, în oferta depusă de asocieria S.R.L. masa totală a fost de 15981 kg, având sarcina pe axe de 6030 kg axa față și 9951 kg axa spate, conform înscris nr. 1042 din 07.06.2016 respectiv anexa 2 din raportul de expertiză. De asemenea, intervenientul detaliază calculul maselor pe componentele principale care au demonstrat valoarea masei totale declarate.

Cu privire la „puterea specifică”, intervenientul precizează că, având în vedere specificațiile tehnice, autospeciala trebuie să asigure o putere specifică de „*minim 13,2 KW/t*”. Conform ofertei depuse, intervenientul a ofertat un motor de 220/kW, la o masa de 15,981 to, rezultând o putere specifică de 13,83 KW/t, suplimentară minimului de 13,2 Kw/t. Acest aspect a fost confirmat și prin Raportul de expertiză.

Referitor la „lift”, intervenientul arată că prin înscrisul nr. 1042 din data de 07.06. 2006, respectiv Anexa 2 la raportul de expertiză, a clarificat acest aspect, respectiv faptul că utilizând ghidajele prevăzute pe scară, liftul coboară până la nivelul solului chiar și pe un teren accidentat care este mai jos decât terenul pe care este așezată „Autospeciala”, fapt confirmat și de raportul de expertiză.

Cu privire la procedura de testare calare, intervenientul arată că, prin raportul de expertiză, procedura de testare a călării este conform SR EN 14043: 2014 arată în Anexa 2 și certificată prin EC CERTIFICATE număr 2195-MD-13810002, Szutest Technical Inspection and Certification, Istanbul, Turkey, Notified Body 2195, din 29-04-2016, valabil 09-05-2019, " Itfaiye Araclari Sanayi ve Ticaret A.S." care este certificată conform standard EN 14043:2014 demonstrat în Anexa 1.

În ceea ce privește verificarea unghiului de orizontalizare, se arată că a fost prezentată în anexa 2 din raportul de expertiză, din cadrul PLAN DE VALIDAREA PROIECTULUI, TLC (C) 39-16 (M37-16) din data de 05.04.2016, poziția 36 unde se observă „Orizontalizare - Dispozitive automate de orizontalizare pentru a se asigura că treptele și baza sunt la nivel orizontal" $B = 20^\circ$.

Referitor la „targă”, intervenientul arată că a oferit un sistem modular cu dispozitivele de prindere a tării medicale la partea superioară a platformei de lucru.

Astfel, platforma de lucru a liftului a fost executată în sistem modular fapt care conduce prin schimbarea pieselor componente respectiv a accesoriilor la adaptabilitatea acestuia, la diverse situații, conform cererilor beneficiarului respectiv targa sau platforma rabatabilă.

Prin adresa înregistrată la C.N.S.C. sub nr. /26.07.2016, ... - S.R.L., în calitate de ofertant în cadrul procedurii antementionate, formulează o cerere de intervenție, prin care a solicitat cele menționate în partea introductivă a deciziei.

Intervenientul apreciază ca fiind întemeiate susținerile contestatorului cu privire la neconformitatea ofertei declarate câștigătoare. Totodată consideră neîntemeiate criticile contestatorului cu privire la oferta sa.

Reiterând aspecte menționate în cuprinsul contestației înregistrate la Consiliu sub nr. /14.07.2016, cu privire la neconformitatea ofertei asocierii, ... - S.R.L. solicită reevaluarea ofertei declarate câștigătoare.

Cu privire la neconformitatea ofertei depuse de asocieria S.R.L., intervenientul menționează următoarele aspecte:

La punctul 4.3. din specificația tehnică, parte integrantă a documentația de atribuire s-a solicitat în mod expres îndeplinirea condiției: „calarea să poată fi efectuată și sub obstacole”.

Această cerință specifică a făcut și obiectul unei cereri de clarificări adresate autorității contractante care prin clarificarea nr. 74896/09.05.2016, răspunsul nr. 1, a respins categoric solicitarea venită chiar din partea contestatorului, pentru a fi admisă și soluția cu sistemul de calare tip "H".

Astfel, în pofida răspunsului categoric negativ primit de la autoritatea contractantă, referitor la neacceptarea soluției constructive pentru sistem de calare tip „H”, contestatorul nu a ținut cont de răspunsul primit de la autoritatea contractantă și a oferit tocmai o asemenea autospecială de intervenție și salvare de la înălțime, având sistem de calare tip „H”.

Din cele menționate mai sus a fost evident faptul că S.R.L. a ignorat cu bună știință răspunsul negativ primit în scris de la autoritatea

contractantă privitor la neacceptarea sistemului de calare tip „H” și a oferat tocmai o autospecială cu un astfel de sistem de calare.

Astfel, orice ofertă cuprinzând un asemenea sistem de calare tip „H”, neacceptată de către autoritatea contractantă, va fi descalificată nefiind conformă din punct de vedere tehnic al sistemului de calare oferit, tip „H” în loc de tip „X”. Oferta contestatorului a fost descalificată de către comisia de evaluare pentru neconformitatea sistemului de calare.

Prin adresa înregistrată la C.N.S.C. sub nr. /27.07.2016, S.C. S.R.L., lider al asocierii S.C., în calitate de ofertant în cadrul procedurii antementionate, formulează o cerere de intervenție, prin care a solicitat cele menționate în partea introductivă a deciziei reiterând aspectele formulate în intervenția înregistrată la Consiliu sub nr. 22633/25.07.2016.

Prin adresa nr., Consiliul a invitat – S.R.L. să consulte documentele aflate în dosarele cauzei nr., solicitare la care a răspuns prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 23549 din 02.08.2016, prin care solicită admiterea contestației și a cererii de intervenție astfel cum au fost formulate.

În ceea ce privește contestația, ... – S.R.L. reiterează aspectele menționate anterior. Față de punctul de vedere formulat de autoritatea contractantă, contestatorul reiterează aspecte formulate în contestația inițială, precizând suplimentar următoarele aspecte:

Cu privire la masa maximă, autoritatea contractantă a arătat că asocieria a menționat valoarea maximă, deci nu valoarea exactă din oferta sa, așa cum a fost solicitat prin caietul de sarcini. De asemenea, autoritatea contractantă a admis că nu se afla în situația de a determina puterea vehiculului câtă vreme nici masa nu era o valoare exactă și că a permis asocierii declarate câștigătoare să furnizeze acest detaliu ulterior, printr-un răspuns la solicitările de clarificări.

Principiul tratamentului egal a fost încălcat, în opinia contestatorului, nu pentru că nu au fost solicitate clarificări tuturor ofertanților, ci pentru că s-a admis drept conformă o ofertă care nu a fost completă și a fost modificată, completată prin răspunsurile furnizate autorității contractante.

Contestatorul arată că, ofertantul declarat câștigător a furnizat clarificări incorecte și neconcludente, precum și faptul că nu a prezentat deloc dimensiunile de gabarit. Șasiul Mercedes New Atego 1630 oferat de asocieria suporta o masa totală de 16.000 kg, compusă din greutatea proprie a șasiului plus șofer, servant, toate instalațiile și echipamentele montate pe șasiu, toate plinurile de combustibil, ulei, ulei hydraulic etc., conform specificației transmise de asocieria Gradinariu, însă nu respectau standardul EN 14043:2014 care prevedea și o greutate de rezervă de 200 kg.

De asemenea, contestatorul menționează că puterea specifică nu a fost precizată în oferta inițială și nici nu a putut fi determinată de către autoritatea contractantă.

Cu privire la apărările asocierii, contestatorul reiterează aspecte precizate în contestația inițială.

În ceea ce privește contestația S.R.L., contestatorul sub aspectul observațiilor de nelegalitate constatate susține opinia și argumentele asocierii S.R.L.

Prin adresa nr./26.07.2016, înregistrată la Consiliu sub nr./26.07.2016, S.C. S.R.L. a răspuns punctului de vedere al autorității contractante reiterând aspecte menționate în contestație.

În completare, asocieria S.R.L. arată că, sistemul propus are capacitatea operațională de a cala, a fi introdus și sub vehicule, cu precizarea că autoritatea contractantă nu a indicat prin caietul de sarcini nicio limită sau dimensiune, astfel încât calarea și cu numai un cm sub un vehicul conduce la obligația de a se reține ca cerință corespondentă din caietul de sarcini ca fiind îndeplinită.

Din documentele depuse de părți și din susținerile acestora, Consiliul constată următoarele:

...., în calitate de autoritate contractantă, a inițiat procedura de atribuire, prin „licitație deschisă” cu fază finală licitație electronică, a acordului - cadru de furnizare având ca obiect „Autospecială de intervenție și salvare de la înălțime (42+/-3m)”, sens în care a publicat, în SEAP, invitația de participare nr./09.04.2016.

Valoarea estimată a acordului - cadru cuprinsă între 4.958.333,33 și 39.666.666,67 euro, iar criteriul de atribuire este „cel mai bun raport calitate-preț”.

Anterior, pe rolul Consiliului s-a aflat dosarul nr./2016. Prin Decizia nr. din 11.07.2016, Consiliul a respins ca prematur formulată contestația nr. 10/04.07.2016 depusă de - S.R.L.

Admite, în principiu, cererile de intervenție formulate de S.C. S.R.L. În conformitate cu prevederile art. 66 din Codul de Procedură Civilă, Consiliul va analiza cererile de intervenție formulate de S.C. S.R.L. împreună cu contestațiile formulate de - S.R.L. și S.C. S.R.L.

Respinge cererea de intervenție depusă de S.C. - S.R.L., deoarece:

- conform doctrinei juridice, *„oricine are interes, poate interveni într-o pricină ce se urmează între alte persoane”*; intervenția fiind calificată „în interes propriu” atunci când cel care intervine invocă un drept al său; de regulă, cererea de intervenție în interes propriu va fi făcută în forma prevăzută pentru cererea de chemare în judecată și înaintată în fața primei instanțe și înainte de închiderea dezbaterilor;

- în acest sens, potrivit art. 61 din NCPC: *„(1) Oricine are interes poate interveni într-un proces care se judecă între părțile originare. (2) Intervenția este principală, când intervenientul pretinde pentru sine, în tot sau în parte, dreptul dedus judecății sau un drept strâns legat de acesta. (3) Intervenția este accesorie, când sprijină numai apărarea uneia dintre părți”*;

- în mod subsecvent, potrivit art. 65 din cadrul aceluiași act normativ, *„intervenientul devine parte în proces numai după admiterea în principiu a cererii sale”*; conform art. 66 alin. (1), *“intervenția principală se judecă odată cu cererea principală”*;

- potrivit art. 4 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, "pentru soluționarea contestației pe cale administrativ – jurisdicțională, persoana care se consideră vătămată se adresează Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor (...)"; până la soluționarea contestației de către Consiliu, participanții în cadrul aceleiași proceduri de atribuire se pot asocia la contestație printr-o cerere proprie care trebuie să conțină toate elementele prevăzute la art. 10;

- față de cele de mai sus, Consiliul reține că S.C. – S.R.L., în cadrul aceleiași cauze **a formulat contestație împotriva rezultatului procedurii de atribuire la data de 13.07.2016, înregistrată la CNSC cu nr. / 14.07.2015**, respectiv cererea de intervenție din data de 25.07.2016, înregistrată la CNSC sub nr. / 26.07.2016;

- cu alte cuvinte, S.C. – S.R.L. a utilizat simultan 2 (două) căi de atac pentru apărarea aceluiași drept, respectiv cel corelativ participării la procedura de atribuire în cauză, situație care poate conduce la imposibilitatea armonizării scopurilor mai multor principii antagonice cu aplicare simultană;

- față de cele de mai sus, Consiliul apreciază că în situația de față formularea unei cereri de intervenție, de către S.C. – S.R.L., este o cale de atac neavenită, în condițiile în care drepturile acesteia ar fi fost conservate prin formularea unei contestații;

- într-adevăr sprijină poziția autorității contractante, dar doar parțial, în referire la admisibilitatea ofertei sale, și cu privire la neconformitățile ofertei, neputându-se considera că o sprijină sub aspectul esențial al stabilirii rezultatului procedurii, respectiv acela al declarării câștigătoare a ofertei SC SRL. De asemenea, nu se poate considera că s-ar putea asocia la contestația, doar sub aspectul deciziei de anulare a desemnării ofertei câștigătoare, câtă vreme interesele celor două societăți sunt contrare, ambele urmăresc să devină câștigătoare ale procedurii, ori o eventuală asociere la contestație nu poate fi parțială.

- pe cale de consecință, Consiliul va respinge solicitarea de admitere, în principiu, formulată de către S.C. – S.R.L.

Potrivit Procesului-verbal nr. / 24.05.2016, al ședinței de deschidere a ofertelor, au depus ofertă un număr de 3 operatori economici. În urma analizării și evaluării ofertelor depuse, oferta depusă de – S.R.L. a fost declarată necâștigătoare, oferta depusă de S.C. S.R.L. a fost respinsă ca neconformă, iar în urma aplicării criteriului de atribuire oferta depusă de către S.C. S.R.L. a fost declarată câștigătoare a procedurii de atribuire, toate aceste aspecte fiind consemnate în Raportul procedurii nr. / 22.06.2016.

Ulterior evaluării ofertelor și comunicării rezultatului procedurii de către autoritatea contractantă, pentru motivele evocate anterior, ... – S.R.L. și S.C. S.R.L. au depus la Consiliu contestațiile de față.

Analizând criticile formulate de către societățile contestatoare în discuție, Consiliul constată că prima se referă la modul în care autoritatea contractantă a analizat și apreciat oferta depusă de ofertantul declarat câștigător, iar a doua se referă la modul în care autoritatea contractantă a analizat și apreciat oferta depusă de aceasta.

În calitate de participant la procedură, ... - S.R.L. a primit adresa de comunicare a rezultatului procedurii în care autoritatea contractantă a menționat că oferta acestuia a fost declarată necâștigătoare, clasându-se pe locul 2.

Contestatorul consideră că oferta desemnată câștigătoare este neconformă, deoarece nu respectă cerințele caietului de sarcini, iar prin răspunsul dat, la solicitarea de clarificări a autorității contractante, și-a modificat oferta tehnică.

Având a verifica temeinicia criticilor formulate de contestator, vis-a-vis de oferta câștigătoare, Consiliul constată următoarele:

În Fișa de date a achiziției, autoritatea contractantă a stabilit, la pct. IV.4.1) Modul de prezentare a propunerii tehnice, următoarele:

Prin propunerea tehnica depusa, ofertantul are obligatia de a face dovada conformitatii produselor ofertate cu cerintele Caietului de sarcini. In acest sens «Propunerea tehnica» se va intocmi, obligatoriu, in concordanta cu specificatiile tehnice solicitate si detaliate in Caietul de sarcini si va cuprinde, cel putin urmatoarele date:

- Un comentariu, articol cu articol privind toate specificatiile continute în caietul de sarcini, prin intermediul carora ofertantul va demonstra corespondenta propunerii tehnice cu prevederile caietului de sarcini, cu evidentiarea aspectelor care vor face obiectul evaluarii tehnice; (...)

Propunerea tehnica se va întocmi într-o maniera organizata, astfel încât procesul de evaluare a ofertelor sa permita identificarea facila a corespondentei informatiilor cuprinse în oferta cu specificatiile tehnice din caietul de sarcini.

În caietul de sarcini, modificat prin clarificarea nr. din 11.05.2016, autoritatea contractantă a precizat:

*Având in vedere cerințele minime solicitate in caietul de sarcini și specificația tehnică anexată, ofertanții vor preciza **obligatoriu la momentul depunerii ofertelor** în cadrul propunerii tehnice, tipul și modelul echipamentelor ofertate, precum și **caracteristicile tehnice aferente fiecărui tip și model ofertat. Nu se admite simpla asumare a îndeplinirii caietului de sarcini fără precizarea tipului și modelului echipamentului ofertat!***

În anexa la caietul de sarcini (Specificație - Autospecială de intervenție și salvare de la înălțime (42±3m)) autoritatea contractantă a menționat:

4. CARACTERISTICI TEHNICE

4.1. Autospecială:

4.1.1. **Dimensiuni de gabarit maxime** L x l x h: în limitele prevăzute în Ordonanța Guvernului României nr. 43/1997 privind regimul drumurilor cu modificările și completările ulterioare;

4.1.2. **Masa totală a autospecialei:** max. 18000 kg.; (...)

4.2.1. Motor: (...)

- să asigure o **putere specifică a autospecialei:** minim 13,2 kW/t; (...)

4.6. Lift de urcare/coborâre persoane:

4.6.1. **Posibilitatea urcării/coborârii a minim 2 persoane simultan** (sarcina minimă 180 kg - pentru fiecare persoană considerându-se o greutate de 90 kg); (...).

În propunerea sa tehnică, câștigătorul a precizat:

4. CARACTERISTICI TEHNICE

4.1. Autospecială:

4.1.1. **Dimensiuni de gabarit maxime** $L \times l \times h$: sunt în limitele prevăzute în Ordonanța Guvernului României nr. 43/1997 privind regimul drumurilor cu modificările și completările ulterioare;

4.1.2. **Masa totală a autospecialei**: maximum 16000 kg.; (...)

4.2.1. Motor 220 kW (aprox 299 CP): (...)

- asigure o **putere specifică a autospecialei** de cel puțin 13,2 kW/ton; (...)

4.6. Lift de urcare/coborâre persoane:

4.6.1. **Posibilitatea urcării/coborârii a minim 2 persoane simultan** (sarcina minimală 180 kg - pentru fiecare persoană considerându-se o greutate de 90 kg); (...)

După cum se poate observa, operatorul economic câștigător nu a respectat cerința din caietul de sarcini, respectiv ofertanții vor preciza **obligatoriu la momentul depunerii ofertelor** în cadrul propunerii tehnice, (...), **caracteristicile tehnice aferente fiecărui tip și model ofertat**, acesta nefăcând altceva decât să copieze anexa la caietul de sarcini (Specificația Tehnică).

Întrucât în caietul de sarcini s-a menționat expres că ofertanții vor prezenta obligatoriu la momentul depunerii ofertelor caracteristicile tehnice aferente fiecărui tip și model ofertat și nu se admite simpla asumare a îndeplinirii, fără precizarea tipului și modelului echipamentului ofertat, Consiliul apreciază că prin copierea secțiunii „Caracteristici tehnice”, fără prezentarea proprie a caracteristicilor, ofertantul nu a răspuns cerinței documentației de atribuire.

În aceste condiții, era imposibilă aplicarea art. 201 din O.U.G. nr. 34/2006, fără crearea unui avantaj evident ofertantului declarat câștigător, față de ceilalți participanți, prin solicitarea și acceptarea completării propunerii tehnice.

Pentru a obține informații (date tehnice) mai precise (concrete) despre produsul ofertat, autoritatea contractantă, prin adresa nr. 80792 din 01.06.2016, a solicitat SC SRL, următoarele clarificări:

3. In propunerea tehnică nu sunt precizate valori ale dimensiunilor de gabarit ci doar o asumare a cerinței din specificația tehnică, si anume: $L \times l \times h$ sunt în limitele prevăzute în Ordonanța Guvernului României nr. 43/1997 privind regimul drumurilor cu modificările și completările ulterioare. Se solicită prezentarea concretă a dimensiunilor de gabarit maxime ale autospecialei $L \times l \times h$;

4. In cadrul propunerii tehnice se menționează faptul că masa totală a autospecialei este de maxim 16000 kg (nu o valoare exactă). De asemenea ofertantul nu prezintă un calcul al maselor pentru a demonstra masa maximă. Se solicită precizarea unei valori exacte ale masei totale a autospecialei. De asemenea, se va prezenta si un calcul al maselor pe

componentele principale, care sa demonstreze fara echivoc, valoarea masei totale declarate, astfel:

- autoșasiu cu șofer, detaliat pe axe, cu plinurile făcute;
- suprastructura pe componente separate astfel: instalația pentru salvare de la înălțime, sistem calare, instalație hidraulică, instalație de stingere cu plinurile făcute;
- accesorii și echipamente suplimentare conform anexelor 1,2, 3 și 4;
- echipaj format din 2 servanți.

5. Puterea specifică reprezintă raportul dintre puterea motorului si masa totală a autospecialei. Având în vedere că masa autospecialei este declarată ca fiind maxim 16000 kg (nu o valoare exactă), puterea specifică nu poate fi apreciată corect de către comisia de evaluare. Se solicită menționarea concretă a puterii specifice a motorului comparativ cu masa totală a autospecialei în kW. (...)

8. Propunerea tehnică nu menționează cu exactitate numărul de persoane si masa totală exactă admisă în lift. Se va specifica concret numărul de persoane și masa totală admisă în lift. (...)

Câștigătorul a răspuns prin adresa nr. 1042/07.06.2016, precizând:

3. Privind prezentarea concreta a dimensiunilor de gabarit maxime ale autospecialei, acestea sunt urmatoarele: Lungime=11.000 mm, latimea=2.500 mm, inaltime=3.750 mm; Atașat la prezentul răspuns regăsiți desene ale producătorului.

4. Referitor la valoarea exacta a autospecialei si de asemenea calculul maselor, va transmitem urmatoarele:

- Masa exacta calculata este 15.981 kg;
- Sarcina calculata pe axe este 6.030 kg (axa fata) si 9.951 kg (axa spate).

• Calculul maselor:

- Pachetul de scări, turela, subcadrul: 7.559 kg;
- Ansamblu de calare: 1.850 kg;
- Sașiu Mercedes Benz 1630 4.683 kg;
- Combustibil 109 kg;
- Caroserie 786 kg;
- Accesorii, echipamente (poziția F pe desen) 31 kg;
- Accesorii, echipamente (poziția G pe desen) 104 kg;
- Targa medicala si suportul acesteia 23 kg;
- Accesorii, echipamente (poziția 1 pe desen) 74 kg;
- Rezervor ulei hidraulic (plin) 448 kg;
- Accesorii, echipamente (poziția K pe desen) 43 kg;
- Șofer + pasageri 270 kg;

• Va atașam la prezenta distributia maselor si localizarea acestora pe autospeciala;

5. Referitor la puterea specifica a motorului comparativ cu masa totala este de 13,76 kW / tona; (...)

8. Referitor la numărul de persoane si masa totala admisibila in lift va transmitem urmatoarele:

- Numărul de persoane: 2 persoane;
- Masa totala admisibila in lift: 200 kg;

Prin răspunsul său, SC SRL și-a completat oferta tehnică cu informațiile (caracteristicile tehnice) care lipseau. Procedând în acest fel, câștigătorul și-a modificat propunerea tehnică, încălcând prevederile art. 79 alin. (2) din H.G. nr. 925/2006, care precizează că în cazul în care ofertantul modifică prin răspunsurile pe care le prezintă conținutul propunerii tehnice, oferta sa va fi considerată neconformă. Față de aceste aspecte, măsura autorității contractante ar fi trebuit să fie de respingere a ofertei câștigătorului, în condițiile în care, în ceea ce privește propunerea tehnică, legiuitorul a prevăzut, în mod expres, cazurile în care este acceptată modificarea acesteia, în conformitate cu prevederile art. 79 alin. (2) din H.G. nr. 925/2006.

Prin urmare, speța de față nu se încadrează în cazurile expres prevăzute de lege, așa cum s-au prezentat în cele ce preced, deoarece art. 79 din H.G. nr. 925/2006 dispune în mod expres și imperativ care sunt modificările propunerii tehnice pe care autoritatea contractantă le poate accepta, modificări care, așa cum se poate observa, în speță nu sunt aplicabile, ținând cont de inexistența în oferta tehnică inițială a dimensiunilor produsului, a masei acestuia, a puterii specifice, a capacității liftului și a altor specificații tehnice, iar modificarea acestui document nu este inclusă în cadrul acestor excepții, care sunt de strictă interpretare – „exceptio est strictissimae interpretationis” iar unde legea nu distinge, nici interpretul nu trebuie să distingă – „ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus”.

Consiliul apreciază că în speța de față, autoritatea contractantă s-a aflat în situația în care ofertantul declarat câștigător, prin răspunsul oferit la solicitarea de clarificare și-a creat un avantaj, (în sensul că față de precizările inițiale din cadrul ofertei, respectiv încadrarea masei în maximum 16.000 kg și apoi, în răspunsul transmis, indicarea valorii concrete, neprecizarea dimensiunii vehiculului, Lxlxh, cu mențiunea că ele se încadrează în limitele prevăzute de O.G. nr. 43/1997 – și apoi transmiterea valorilor concrete), fiind incidente în acest caz dispozițiile art. 201 alin. (2) din O.U.G. nr. 34/2006.

Raționamentul conturat de autoritatea contractantă în favoarea argumentelor potrivit cărora atâta vreme cât răspunsul referitor la cei trei parametri tehnici nu contrazice informațiile inițiale precizate și se încadrează în cerințele caietului de sarcini, nu este judicios în cauză și nu poate fi reținut de Consiliu în soluționare ca fiind relevant.

Demn de reținut în soluționare este și faptul că parametrul „masa totală a autospecialei” reprezintă factor de evaluare, acest aspect implicând acordarea unui punctaj în vederea departajării ofertelor depuse.

Nu se poate accepta ca cele trei elemente esențiale, respectiv dimensiunile de gabarit, masa totală a autospecialei și puterea specifică a autospecialei, să fie indicate, în mod concret, ca urmare a solicitării de clarificări, în condițiile în care masa totală a autospecialei reprezenta un criteriu de evaluare.

Mai mult, însăși autoritatea contractantă nu numai că a constatat că masa autospecialei nu a fost precizată cu exactitate, dar a constatat că și puterea specifică lipsește în mod absolut din oferta tehnică și nici măcar

nu poate fi determinată în urma nefurnizării, de către asociera, a masei totale a vehiculului oferat.

Consiliul nu va reține ca fiind judicioasă în cauză afirmația autorității contractante potrivit căreia, *atâta vreme cât asociera a menționat că nu depășește 16000 kg – care conferă punctaj maxim, neavând vreo implicație faptul că ulterior a menționat o valoare corectă inferioară maximului acceptat*, întrucât parametri echipamentului/utilajului furnizat sunt elemente esențiale ale propunerii tehnice, nu sunt elemente pur formale ale ofertei, prezumat a fi valabile și admise indiferent de întinderea lor.

Bunăoară, urmând acest raționament se poate interpreta că un ofertant, ulterior, pe parcursul evaluării, poate inițial să declare că respectă cerințele caietului de sarcini și nu depășesc valorile maxime pentru anumiți parametri, ulterior când i se solicită clarificări să transmită valori concrete ale parametrilor respectivi.

Contrar celor reținute de autoritatea contractantă în punctul său de vedere, potrivit cărora nu se poate aprecia că specificațiile tehnice oferate de asociera nu se încadrează în cerințele solicitate atâta vreme cât au fost menționate cu exactitate, în urma răspunsului la clarificări și respectă precizările inițiale, Consiliul determină că în speță ofertanții trebuiau, potrivit mențiunilor caietului de sarcini, să precizeze la **momentul depunerii ofertelor caracteristicile tehnice ale echipamentelor oferate, neadmițându-se simpla asumare a îndeplinirii caietului de sarcini.**

Cel mult, în cazul în care informațiile cu privire la specificațiile tehnice exacte ale parametrilor criticați se regăseau în cadrul altor documente depuse inițial, astfel erau susținute în mod neechivoc și completarea acestora nu era susceptibilă de a produce un avantaj incorect în raport cu ceilalți participanți la procedură, puteau fi incidente dispozițiile art. 80 alin. (3) din HG nr. 925/2006.

În speța de față, modificarea ofertei tehnice nu poate fi interpretată ca o completare formală sau de confirmare, în sensul prevederilor art. 78 din H.G. nr. 925/2006, dar nu poate fi reținută culpa ofertantului în cauză, pentru că, prin acceptarea unui ofertant care modifică propunerea tehnică, autoritatea contractantă a favorizat ofertantul respectiv și a adus atingere principiului legal al tratamentului egal, principiu expres reglementat la art. 2 alin. (2) din O.U.G. nr. 34/2006.

Oferta reprezintă angajamentul asumat de către ofertant în scopul realizării obiectului contractului, astfel elementele consemnate în documentele depuse nu sunt elemente pur formale ale ofertei, prezumate a fi valabile și admise, fără probe concludente, pe simple aprecieri, ci reprezintă elemente esențiale ale propunerii tehnice, a căror realitate trebuie să fie verificată de comisia de evaluare în baza art. 72 alin. (2) lit. f) din H.G. nr. 925/2006 și confirmate de ofertant prin documentele înaintate autorității contractante.

Neprezentarea de către ofertant a acestor informații tehnice, cu toate că avea obligația de a le prezenta, trebuia să determine autoritatea contractantă la respingerea ofertei acestuia.

Având în vedere lipsa acestor informații, autoritatea contractantă trebuia să ia decizia de declarare drept neconformă a ofertei câștigătorului, respectând precizările din caietul de sarcini și prevederile art. 201 alin. (2) din O.U.G. nr. 34/2006, respectiv: *„Autoritatea contractantă nu are dreptul ca prin clarificările/completările solicitate să determine apariția unui avantaj evident în favoarea unui ofertant/candidat”*.

Deși autoritatea contractantă a solicitat, în mod expres, ca propunerea tehnică să cuprindă aceste informații, ofertantul câștigător nu le-a prezentat.

Potrivit art. 34 alin. (2) și (3) din Hotărârea Guvernului nr. 925/2006 *„comisia de evaluare are obligația de a analiza și de a verifica fiecare ofertă atât din punct de vedere al elementelor tehnice propuse, cât și din punct de vedere al aspectelor financiare pe care le implică; propunerea tehnică trebuie să corespundă cerințelor prevăzute în caietul de sarcini”*. Oferta care nu satisface cerințele caietului de sarcini este considerată o ofertă neconformă (art. 36 alin. (2) lit. a) din hotărâre), iar comisia de evaluare are obligația de a respinge ofertele neconforme (art. 81 din hotărâre).

Prin prezentarea unei propuneri tehnice cu elemente lipsă față de cele expres stabilite în caietul de sarcini, câștigătorul a încălcat atât cerințele caietului de sarcini, cât și prevederile art. 170 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006 care stabilește în sarcina ofertanților obligația de a elabora oferta în conformitate cu prevederile din documentația de atribuire.

Mai mult, riscul întocmirii ofertelor, inclusiv prezentarea unei oferte incomplete, cade în sarcina operatorului economic, el neputând să-și invoce propria culpă ca motiv al întocmirii neconforme a propunerii tehnice, iar pe de altă parte autoritatea contractantă a menționat în mod expres, în cadrul caietului de sarcini, care sunt cerințele pe care orice operator economic participant trebuie să le respecte pentru prezentarea ofertei.

În cazul în care cerințele prevăzute în caietul de sarcini nu erau justificate tehnic, sau dacă considera că autoritatea contractantă a inclus cerințe contradictorii/eronate/ ambiguu formulate, câștigătorul sau alt operator economic interesat putea solicita, autorității contractante clarificări, în temeiul dispozițiilor art. 78 din O.U.G. nr. 34/2006 sau putea contesta respectivele specificații tehnice în termenul legal potrivit art. 255 coroborat cu art. 256² din același act normativ.

Aceste cerințe din caietul de sarcini nu au fost contestate de participanții la procedură, iar prin depunerea ofertelor pentru procedura în cauză, operatorii economici au acceptat condițiile impuse de autoritatea contractantă. Nemodificată anterior datei limită de depunere a ofertelor, documentația de atribuire (caietul de sarcini) devine obligatorie atât pentru autoritate, cât și pentru ofertanți care trebuie să o respecte întocmai.

Declarând admisibilă și câștigătoare o ofertă neconformă, autoritatea contractantă a încălcat atât prevederile art. 36 alin. (2) lit. a), art. 37 alin. (2) [oferta câștigătoare se stabilește numai dintre ofertele admisibile], art.

81 din Hotărârea Guvernului nr. 925/2006, cât și pe cele ale art. 72 alin. (2) lit. f), h) și i) din hotărâre care stabilesc printre atribuțiile comisiei de evaluare pe cele de verificare a propunerilor tehnice prezentate de ofertanți, din punctul de vedere al modului în care acestea corespund cerințelor minime obligatorii din caietul de sarcini, de stabilire a ofertelor inacceptabile sau neconforme și a motivelor care stau la baza încadrării ofertelor respective în această categorie și de stabilire a ofertelor admisibile.

În concluzie, Consiliul constată că evaluarea efectuată de autoritatea contractantă a înregistrat abateri de la cadrul legal, impunându-se reevaluarea ofertei depusă de SC SRL, potrivit celor mai sus reținute.

În aceste condiții, criticile autoarei contestației, în referire la oferta declarată câștigătoare, sunt apreciate ca întemeiate.

În ceea ce privește celelalte specificații tehnice, indicate de contestator ca fiind neîndeplinite de către asocieria câștigătoare, Consiliul determină/reține că și în cazul acestora s-a reținut modalitatea de îndeplinire a acestora, ulterior depunerii ofertelor, ca urmare a solicitării de clarificări adresată de autoritatea contractantă.

Într-adevăr raportul de expertiză tehnică extrajudiciară, prezentat de S.C. S.R.L., certifică anumite caracteristici tehnice ale autospecialei M39-16 de intervenție și salvare de la înălțime 39 m, însă acestea au fost punctate în urma solicitărilor de clarificări și nu în propunerea tehnică inițială, conform solicitării exprese din caietul de sarcini. Acesta este de fapt aspectul avut în vedere de Consiliu și criticat de cei doi contestatori.

În ceea ce privește cererea contestatorului de a depune concluzii orale, Consiliul apreciază că, potrivit prevederilor art. 21 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, *„părțile sunt audiate numai dacă acest lucru este considerat necesar de către completul de soluționare a contestației”*. În cazul de față, cererea este respinsă, deoarece probele administrate în cauză au pus la dispoziția Consiliului toate elementele necesare soluționării acestei contestații, admiterea acestei cereri ducând la prelungirea în mod nejustificat a termenului de pronunțare a unei decizii.

Trecând la soluționarea celei de a doua contestații, Consiliul reține că prin adresa de comunicare a rezultatului procedurii nr./22.06.2016, oferta S.C. S.R.L. a fost respinsă ca fiind neconformă, conform art. 36 alin. (2) lit. a) din H.G. nr. 925/2006, deoarece:

nu ati respectat cerința nr. 4.3.4 din specificația tehnică (anexa a caietului de sarcini) - referitoare la "calarea inclinată - sa poata fi efectuată si sub obstacole (exemplu: autovehicule)". Tipul de calare, prezentat de dumneavoastra, nu este inclinat si, in consecința, nu poate fi efectuată operațiunea de calare si sub obstacole (exemplu: autovehicule).

Având a verifica temeinicia motivului care a stat la baza deciziei de respingere, ca neconformă, a ofertei depuse de către S.C. S.R.L., Consiliul constată următoarele:

În caietul de sarcini (Specificație Tehnică) autoritatea contractantă a precizat, printre altele, următoarea cerință, respectiv:

4.3.4. Calare înclinată: calarea să poată fi efectuată și sub obstacole (ex.: autovehicule).

Examinând propunerea tehnică a S.C. S.R.L., Consiliul constată că acesta a precizat:

Calare înclinată: calarea să poată fi efectuată și sub obstacole (ex.: autovehicule) inclusiv pe teren accidentat cu posibilitatea de trecere peste obstacole.

Considerând că această cerință tehnică nu este îndeplinită, comisia de evaluare a făcut aplicarea dispozițiilor art. 78 din H.G. nr. 925/2006, solicitând ofertantului clarificări.

Astfel, prin adresa nr. din 01.06.2016, autoritatea contractantă a solicitat contestatorului următoarele clarificări:

In cadrul propunerii tehnice nu se regăsesc detalii care să dovedească îndeplinirea parametrului tehnic "calare înclinată". Se solicita - planșe/schițe tehnice din care să rezulte modul concret de îndeplinire a cerinței (calare înclinată sub obstacole - ex. sub autovehicule).

S.C. S.R.L. răspunde prin adresa fără număr din 07.06.2016, precizând:

Atașam o schiță tehnica asumata de Rosenbauer din care rezulta ca grinda de calare iese înclinat si talpa piciorului de calare este culisabila si intra sub obstacole (ex: subautovehicul) reducând presiunea pe sol dar asigurând o vizibilitate corespunzătoare, evitându-se riscul de a poziționa cala pe o suprafața instabila. Conform normelor de stabilitate trebuie asigurata o presiune maxima de 80 N / cm2. Avantajul acestui sistem de calare il reprezintă posibilitatea de a cala autospeciala peste obstacole (trepte, scări, diferențe de nivel) permițând lucrul in multiple situații fiind o soluție tehnica superioara specificației tehnice solicitate. Din pozele prezentate este evidenta îndeplinirea parametrului tehnic de calare inclinata si avantajele sistemului de calare.

Din schița tehnică respectivă, nu reiese că autospeciala ofertată poate să efectueze calarea și sub obstacole. Mai mult, din contestație rezultă că autospeciala Rosenbauer, ofertată de contestator, efectuează o calare de tip H, corespunzătoare călării peste obstacole, nu sub obstacole, cum s-a cerut în caietul de sarcini. În Raportul de expertiză tehnică extrajudiciară se precizează că:

Referitor sistemul de calare trebuie avut in vedere normativ SR EN 14043: 2014, "Mijloace de ridicat la inaltime pentru servicii de salvare si lupta împotriva incendiului. Scări pivotante cu mișcări combinate. Cerințe de securitate si de performanta si metode de încercare" si existenta pe piața a doua tipuri de calare:

a. calare tip "X" corespunzător călării sub obstacole;

b. calare tip "H" corespunzător călării peste obstacole.

În speță nu sunt aduse critici potrivit cărora autospeciala Rosenbauer, ofertată de contestator, nu este omologată conform standardului SR EN 14043:2014, ci faptul că aceasta nu respectă cerința, așa cum a fost formulată ea de autoritatea contractantă în specificația tehnică, anexă la caietul de sarcini, respectiv: *4.3.4. Calare înclinată: calarea să poată fi efectuată și sub obstacole (ex.: autovehicule).*

Din cele de mai sus reiese că autospeciala prezentată de S.C. S.R.L. efectuează o calare peste obstacole, nu sub obstacole cum s-a solicitat prin caietul de sarcini, deci cerința nu este îndeplinită. În concluzie, oferta contestatorului nu satisface în mod corespunzător cerința caietului de sarcini.

Consiliul va reține în soluționarea contestației, ca fiind relevante, argumentele autorității contractante menționate în cadrul punctului său de vedere, respectiv:

„... autoritatea contractantă nu putea menționa o soluție constructivă (tehnică) a acestui sistem de calare și pentru faptul că acest lucru este interzis în mod expres de art. 38 alin (1) din OUG nr. 34/2006. ... autoritatea contractantă nu a impus o anumită soluție constructivă ci doar un tip de calare care poate să acopere o necesitate operațională și anume calarea autospecialiei între autovehicule parcate în zonele de intervenție urbane aglomerate. ... încearcă să impună un tip de calare pe care autoritatea contractantă nu îl dorește din motive operaționale și anume datorită necesității unui spațiu suplimentar pe toate zonele de calare a autospecialiei. ... astfel de sisteme de calare înclinate sunt implementate și de alți producători de autospeciale de lucru și salvare de la înălțime.”

Din cele antemenționate, rezultă că operatorul economic contestator nu îndeplinește toate cerințele din caietul de sarcini, respectiv cele referitoare la calare.

Potrivit celor mai sus reținute rezultă că operatorul economic contestator a prezentat o propunere tehnică care nu respectă cerințele solicitate de autoritatea contractantă prin caietul de sarcini, deci oferta acestuia este neconformă, potrivit dispozițiilor art. 36 alin. (2) lit. a) din HG nr. 925/2006.

Raportat la propunerea tehnică depusă, și ținând seama că printre atribuțiile comisiei de evaluare sunt și cele de verificare a propunerilor tehnice prezentate de ofertanți, din punct de vedere al modului în care acestea corespund cerințelor minime din caietul de sarcini, așa cum este prevăzut la art. 72 alin. (2) lit. f) din Hotărârea Guvernului nr. 925/2006, Consiliul constată că această verificare s-a făcut cu rigurozitatea impusă de legislația în domeniu și, pe cale de consecință, critica contestatorului privind nelegalitatea evaluării ofertei sale este nefondată, urmând să fie respinsă de Consiliu.

După cum se poate observa, operatorul economic contestator nu a îndeplinit această cerință din caietul de sarcini, situație în care autoritatea contractantă, în mod corect, a respins oferta acestuia ca neconformă.

De asemenea, prin nerespectarea cerinței stabilite în caietul de sarcini, contestatoarea a încălcat atât caietul de sarcini, cât și art. 170 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006 care prevede obligația ofertanților de a elabora oferta în conformitate cu prevederile din documentația de atribuire.

Conținutul documentației de atribuire, așa cum acesta este întocmit de autoritatea contractantă, este obligatoriu atât pentru operatorii economici participanți la procedură care au obligația de a își elabora ofertele în conformitate cu prevederile acesteia (art. 170 din O.U.G. nr.

34/2006), cât și pentru autoritatea contractantă, aceasta fiind obligată ca în desfășurarea procedurii de achiziție publică să respecte atât dispozițiile legale aplicabile în acest domeniu, cât și prevederile propriei documentații de atribuire care stabilește regulile ce trebuie respectate de ambele părți în derularea procesului competitiv.

Potrivit principiului de drept „*nemo auditur propriam turpitudinem allegans*”, contestatorul nu poate invoca propria culpă ca motiv al nerespectării cerințelor impuse în cadrul documentației de atribuire.

În situația în care considera cerințele din documentația de atribuire neclare/ restrictive, contestatorul avea posibilitatea de a solicita clarificări în temeiul art. 78 din O.U.G. nr. 34/2006 / le putea contesta în termenul legal expres stabilit la art. 256² din O.U.G. nr. 34/2006. În speță, contestatorul nu a dorit să uzeze de aceste drepturi exprese, motiv pentru care documentația de atribuire și-a dobândit forța obligatorie, atât pentru autoritatea contractantă cât și pentru operatorii economici participanți.

Această cerință, referitoare la calare, nu a fost contestată de participanții la procedură, iar prin depunerea ofertelor pentru procedura în cauză, operatorii economici au acceptat condițiile impuse de autoritatea contractantă. Nemodificată anterior datei limită de depunere a ofertelor, documentația de atribuire (inclusiv caiet de sarcini) devine obligatorie atât pentru autoritate, cât și pentru ofertanți care trebuie să o respecte întocmai.

Prin depunerea ofertei, contestatorul și-a însușit conținutul întregii documentații de atribuire, deci implicit și conținutul caietului de sarcini, motiv pentru care avea obligația, potrivit art. 170 din O.U.G. nr. 34/2006 de a elabora oferta în conformitate cu prevederile din documentația de atribuire.

Riscul întocmirii ofertelor, inclusiv nerespectarea unor cerințe solicitate în cadrul documentației de atribuire, cade în sarcina operatorului economic el neputând să își invoce propria culpă ca motiv al întocmirii neconforme a ofertei potrivit principiului „*nemo auditur propriam turpitudinem allegans*”, iar pe de altă parte autoritatea contractantă a menționat în mod expres, în cadrul caietului de sarcini, care sunt cerințele pe care orice operator economic participant trebuie să le îndeplinească.

Din cele de mai sus reiese că operatorul economic contestator nu a respectat toate cerințele tehnice din caietul de sarcini, solicitate de autoritatea contractantă, situație în care aceasta trebuia să facă aplicarea prevederilor art. 36 alin. (2) lit. a) din H.G. nr. 925/2006, care prevede că oferta este considerată neconformă în situația în care nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini.

Având în vedere toate aspectele mai sus evocate, solicitarea contestatorului privind anularea deciziei de respingere a ofertei sale este neîntemeiată, urmând a fi respinsă de Consiliu.

Criticile privind caietul de sarcini, publicat în SEAP la data de 09.04.2016, sunt tardiv formulate la data depunerii contestației, respectiv 15.07.2016.

Referitor la criticile contestatorului privind oferta desemnată câștigătoare și cea clasată pe locul II, Consiliul constată a fi lipsite de

interes, câtă vreme s-a stabilit că în mod corect oferta contestatorului a fost respinsă ca neconformă.

Cum motivele referitoare la ofertele concurente nu sunt de natură să înlăture caracterul neconform al propriei oferte și să îi asigure accesul la încheierea contractului, este evidentă lipsa de interes a reclamantei în a cere descalificarea altor oferte.

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

În temeiul art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, pentru considerentele evocate în motivarea prezentei, admite în parte contestația formulată de către – S.R.L., în contradictoriu cu

În baza art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul respinge ca nefondat capătul de cerere privind anularea procedurii, formulat de – S.R.L.

Obligă autoritatea contractantă, ca în termen de 10 zile de la comunicarea deciziei Consiliului, să reanalizeze și să reevalueze oferta câștigătorului, conform celor precizate în motivare.

În temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, respinge ca nefondată contestația formulată de S.C. S.R.L.

Pe cale de consecință, admite în parte cererea de intervenție formulată de SC SRL.

Respinge cererea de încuviințare, în principiu, a cererii de intervenție formulată de – S.R.L.

Împotriva prezentei se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare, în temeiul art. 29 alin. 1 din Legea nr. 101/2016.

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

