



C.N.S.C.

CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

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

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

DECIZIE

Nr. 630/C3/486

Data: 15.04.2020

Prin contestația FN (fără număr de înregistrare la emitent), înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 11043/19.03.2020, înaintată de SRL, cu sediul în, înregistrată în registrul comerțului sub nr., având CUI, reprezentată legal prin, administrator și convențional prin avocat Sergiu I. Stănilă, cu sediul procedural ales pentru comunicarea tuturor actelor de procedură la, situat în, 300030, Piața Victoriei, nr. 1B, parter, ap. 8, județul, formulată împotriva rezultatului procedurii și a raportului procedurii, în procedura de licitație deschisă, organizată de AEROPORTUL INTERNAȚIONAL RA, cu sediul în, str. Traian Vuia, nr. 149, județul, în vederea atribuirii unui contract sectorial având ca obiect Echipamente aeroportuare pentru dezăpezirea/degivrarea/antigivrarea suprafețelor de mișcare și determinarea gradului de frânare la – Lot 4 – Echipament pentru determinarea gradului de frânare, inițiată prin anunțul de participare nr. CN1015945, publicat în SEAP la 12.10.2019, s-a solicitat anularea actelor atacate, în ceea ce privește rezultatul procedurii pentru Lotul 4, precum și, în principal, obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertei sale și a celei depuse de SRL iar în subsidiar, anularea procedurii de achiziție publică, având ca obiect Lotul 4, constatând că nu sunt posibile măsuri de remediere.

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

Prin contestația FN (fără număr de înregistrare la emitent), înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 11043/19.03.2020, ... SRL atacă rezultatul procedurii de atribuire mai sus amintite, considerând că, atât raportul procedurii cât și dresa de comunicare a rezultatului, sunt nelegale, iar oferta depusă de SRL este neconformă și inacceptabilă.

Ca și chestiuni preliminare, contestatorul precizează că a solicitat autorității contractante studierea dosarului achiziției publice, însă i s-a refuzat accesul la oferta tehnică și cea financiară depuse de SRL, deși, în declarația de confidențialitate, nu era motivată confidențialitatea lor și că nu i-a fost permisă studierea proceselor-verbale de analiză tehnică și financiară, deși sunt anexe ale raportului procedurii.

Prin comunicarea nr. 4187/10.03.2020, a fost informată că propunerea sa financiară, în ceea ce privește Lotul 4, a fost declarată inacceptabilă, valoarea acesteia fiind de 714.125,71 lei, adică o valoare mai mare cu 58.955,77 lei decât cea estimată a achiziției publice (de 655.169,94 lei), în temeiul dispozițiilor art. 139 alin. (3), art. 143 alin. (2) lit. e) din Normele Metodologice aprobate prin HG nr. 394/2016.

În opinia contestatorului, oferta tehnică depusă de SRL nu corespunde cerințelor din caietul de sarcini.

În fapt, contestatorul susține că ofertantul SRL a propus produsul Moventor Skiddometer BV 11 VI NG care, conform specificațiilor tehnice publicate în caietul de sarcini, ar trebui să fie un echipament pentru măsurarea continuă a frânării, integrat într-un vehicul purtător, prin conectarea echipamentului de măsurare la puntea spate a vehiculului (roata de măsurare instalată pe brațul de transmisie montat pe puntea spate), însă, produsul propus, utilizează o soluție tehnică diferită și inferioară, din punct de vedere al performanțelor, nefiind în conformitate cu specificațiile tehnice impuse prin caietul de sarcini, în mai multe puncte.

1. Nu se respectă cerința *Tracțiune: puntea fata*.

Contestatorul susține că vehiculul purtător este un vehicul de tip pick-up cu tracțiune 4x4 sau doar pe puntea spate, neavând posibilitatea de a selecta tracțiunea doar pe puntea față;

2. Referitor la cerința *Roata de masurare instalata pe bratul de transmisie montat pe puntea spate*, echipamentul de măsurare al câștigătorului este un ansamblu care coboară pe suprafața pe care se efectuează determinările, prevăzut cu două roți de referință și o roată pentru măsurare, nefiind conectat din punct de vedere funcțional la puntea spate a vehiculului purtător, respectiv nu utilizează ca roți de referință roțile punții spate ale vehiculului purtător și nu are roata de măsurare instalată pe un braț de transmisie montat pe puntea spate. Această configurație mărește lungimea întregului echipament și

conduce la un comportament mai greoi al acestuia, pierzându-se ținuta compactă obținută prin implementarea soluției solicitate de entitatea contractantă, respectiv instalarea roții de măsurare pe brațul de transmisie montat pe puntea spate;

3. Nu se respectă cerința *Mecanism roata liberă/diferențial între roțile de referință și roata de măsurare*, întrucât echipamentul nu este prevăzut cu mecanism de tip roată liberă/diferențial între roțile de referință și roata de măsurare, fiind necesară ridicarea în poziția de transport a întregului ansamblu de măsurare, compus din cele 2 roți de referință și roata de test, atunci când nu se efectuează determinări pentru a evita uzura nejustificată a roții de măsurare și a mecanismelor. Existența mecanismului roata liberă asigură încetarea mișcărilor de rotație la nivelul roții de măsurare, atunci când nu se efectuează determinări, permițând astfel protejarea echipamentului de măsurare împotriva uzurii nejustificate și păstrarea roților de referință în contact cu suprafața de mișcare nivelul componentelor sistemului de transmisie (între roțile de referință și roata de măsurare). De asemenea, utilizarea curelei facilitează coborârea roții de test în deplasare, la viteza de măsurare, permițând scurtarea timpilor de testare și, totodată, evitând uzura inutilă a roții de test și a mecanismelor pe durata etapei de accelerare până la atingerea vitezei de măsurare;

4. Referitor la cerința *Tipul conexiunii între mecanismul roata liberă și roata de măsurare: curea*, la echipamentul propus de ofertantul câștigător, conexiunea între roata de măsurare și roțile de referință nu utilizează curea, ci lanțuri, care, spre deosebire de curea, necesită lubrifiere, iar în cazul ruperii pot produce defecțiuni la nivelul componentelor sistemului de transmisie, respectiv între roțile de referință și roata de măsurare. Utilizarea curelei facilitează coborârea roții de test în deplasare, la viteza de măsurare, permițând astfel scurtarea timpilor de testare și, totodată, evitând uzura inutilă a roții de test și a mecanismelor pe durata etapei de accelerare până la atingerea vitezei de măsurare;

5. Referitor *Controlul sarcinii verticale: amortizor cu azot*, la echipamentul propus de ofertantul câștigător controlul sarcinii verticale se realizează printr-un sistem cu arc, această soluție tehnică fiind inferioară celei solicitate de entitatea contractantă, întrucât controlul sarcinii verticale este mai puțin precis, fapt ce duce la imposibilitatea asigurării unei apăsări constante și uniforme a roții de măsurare pe suprafața pe care se fac determinările, și, implicit, la obținerea unor rezultate imprecise;

6. Referitor la cerința *Trapa pentru inspectia sistemului punții spate*, echipamentul propus de ofertantul câștigător nu este prevăzut cu trapă pentru inspectia sistemului punții spate;

7. Față de cerința *Protectie impotriva coroziunii pentru trapa de inspectie*, echipamentul de măsurare propus de ofertantul câștigător, nu este prevăzut cu trapă pentru inspecția sistemului punții spate.

8. Referitor la cerința *Suspensie pneumatica pe axul spate pentru masurarea frecarii*, echipamentul nu este conectat cu puntea spate a vehiculului purtător, prin urmare, axul spate nu este utilizat pentru măsurării frecării. De asemenea, puntea spate a vehiculului nu este dotată cu suspensie pneumatică, ci mecanică, ceea ce, în situația echipării vehiculului cu rezervorul de apă necesar sistemului de udare, conduce la reducerea stabilității acestuia;

9. Referitor la cerința *Posibilitate de coborare roata de masurare in timpul deplasarii*, la echipamentul ofertantului câștigător, din cauza soluției tehnice constructive, coborârea roții de măsurare, în timpul deplasării, determină o deteriorare a echipamentului, procedura normală de operare presupunând coborârea roții de măsurare static. Acest lucru necesită timp, producând întârzierea efectuării măsurătorilor și uzura inutilă a roții de test și a mecanismelor pe durata etapei de accelerare, până la atingerea vitezei de măsurare. Posibilitatea de coborâre a roții de test în deplasare, la viteza de măsurare, permite scurtarea timpilor de testare și totodată evită uzura inutilă a roții de test și a mecanismelor pe durata etapei de accelerare până la atingerea vitezei de măsurare;

10. Referitor la cerința *Mecanism roata libera pentru deconectarea rotii de masurare de rotile de referinta atunci cand nu se efectueaza masuratorie*, echipamentul nu este dotat cu mecanism roată liberă, fiind necesară ridicarea în poziția de transport a întreg ansamblului de măsurare compus din cele 2 roți de referință și roata de test, atunci când nu se efectuează determinări pentru a evita uzura nejustificată a roții de măsurare și a mecanismelor. Existența mecanismului roată liberă asigură încetarea mișcărilor de rotație la nivelul roții de măsurare atunci când nu se efectuează determinări, permițând astfel protejarea echipamentului de măsurare împotriva uzurii nejustificate și, totodată, păstrarea roților de referință în contact cu suprafața de mișcare;

11. Referitor la cerința *Roata de masurare este atasata puntii spate și nu șasiului vehiculului pe durata măsurării*, la echipamentul ofertat de câștigător roata de măsurare este atașată punții spate, neexistând o conexiune între axa spate și ansamblul de măsurare. În același timp, ansamblul de măsurare este atașat șasiului vehiculului, în contradicție cu cerințele caietului de sarcini. Prin atașarea roții de măsurare de șasiul vehiculului, în momentul coborârii roții de test, vehiculul va fi împins în sus, devenind astfel instabil.

12. Referitor la cerința *Posibilitate de masurare in viraje*, ansamblul de măsurare este dotat cu două roți de referință și o roată de măsurare. Când acesta este coborât pe suprafața pe care se efectuează determinările, roțile din spate ale vehiculului purtător, împreună cu

roțile de referință ale echipamentului de măsurare, acționează ca un boghiu lung, existând riscul ca echipamentul să lovească vehiculul sau să se defecteze. Astfel, măsurarea în viraje nu este posibilă;

13. Referitor la cerința *Accesorii standard: Conexiune reumplere azot*, echipamentul nu utilizează un sistem cu azot, așa cum a fost solicitat în caietul de sarcini și, prin urmare, nu beneficiază de conexiune pentru reumplerea sistemului cu azot.

În susținerea criticilor formulate, contestatorul invocă prevederile art. 228 alin. (4) din Legea nr. 99/2016, potrivit cărora oferta este considerată inacceptabilă în situația în care constituie o alternativă la prevederile caietului de sarcini, alternativă care nu poate fi luată în considerare deoarece în anunțul de participare nu este precizată în mod explicit posibilitatea depunerii unor oferte alternative.

În ceea ce privește oferta financiară depusă de SRL, contestatorul apreciază că este inacceptabilă, fiind neobișnuit de scăzută față de valoarea estimată a achiziției publice pentru Lotul 4, având un quantum de 72,45% din aceasta.

În opinia contestatorului, chiar dacă legiuitorul nu mai prevede un prag minim în funcție de care oferta financiară să fie calificată neobișnuit de scăzută, potrivit art. 142 alin. (1) din Normele Metodologice, în situația în care comisia de evaluare constată că elemente de preț ale unei oferte sunt aparent neobișnuit de scăzute, prin raportare la prețurile pieței, utilizându-se ca referință în acest sens informații cum ar fi buletine statistice sau cotații ale burselor de mărfuri, comisia de evaluare va solicita ofertantului care a depus oferta în cauză explicații cu privire la posibilitatea îndeplinirii contractului în condițiile de calitate impuse prin documentația de atribuire. În continuare, art. 142 alin. (3) din Norme, stabilește că, în cazul în care ofertantul nu prezintă comisiei de evaluare informațiile și/sau documentele solicitate sau acestea nu justifică în mod corespunzător nivelul scăzut al prețului sau al costurilor propuse, oferta va fi considerată neconformă.

Referitor la oferta financiară depusă de contestator, raportat la temeiul de drept invocat de entitatea contractantă, în baza căruia oferta sa a fost declarată inacceptabilă, contestatorul precizează că legiuitorul stabilește două condiții a căror îndeplinire cumulativă permite autorității contractante să declare o ofertă inacceptabilă și anume: prețul, fără TVA, inclus în propunerea financiară depășește valoarea estimată comunicată prin anunțul de participare și, nu există posibilitatea disponibilizării de fonduri suplimentare pentru îndeplinirea contractului sectorial respectiv.

În opinia contestatorului, există trei argumente puternice menite să combată susținerile autorității contractante, în ceea ce privește

pretinsa îndeplinirea celei de-a doua condiții, situație în care oferta sa este acceptabilă și trebuie validată ca atare, respectiv:

1. oferta financiară depășește cu numai 58.955,77 lei, valoarea estimată a achiziției publice, care este de 655.169,94 lei, respectiv cu numai 8,9985462398% peste valoarea estimată;

2. există posibilitatea disponibilizării de fonduri suplimentare pentru îndeplinirea acestui contract, având în vedere că procedura de licitație pentru lotul 3 a fost anulată, rămânând un surplus de 293.415,85 lei și

3. loturile 1 și 2 au fost atribuite la valori mai mici decât valoarea estimată, rămânând și aici un surplus de sume care pot fi redistribuite.

În aceste condiții, contestatorul consideră că entitatea contractantă nu poate alege o ofertă care nu este conformă, din punct de vedere tehnic, și care prezintă și un preț neobișnuit de scăzut, care nu oferă garanția îndeplinirii obligațiilor, ascunzându-se în spatele sintagmei "nu există posibilitatea disponibilizării de fonduri suplimentare pentru îndeplinirea contractului sectorial respectiv", fără nicio dovadă în acest sens.

În drept, își întemeiază contestația pe dispozițiile art. 8 alin. 1 lit. a) și art. 10 din Legea nr. 101/2016 modificată, art. 2 alin. (2) din Legea nr. 99/2016, precum și pe textele de drept material și procedural invocate în contestație.

În replică, prin adresa nr. 5361/24.03.2020, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 11712/25.03.2020, AEROPORTUL INTERNAȚIONAL a transmis punctul său de vedere cu privire la contestație, prin care solicită respingerea, ca nefondată, a contestației

Cu privire la chestiunile privind îngrădirea accesului la dosarul de achiziție, menționează că, la data de 13.03.2020, ... SRL a solicitat, prin adresa nr. 90/13.03.2020, acces la dosarul achiziției publice pentru Lotul 4. La adresa anterior menționată, entitatea contractantă a transmis răspunsul nr. 4624/13.03.2020, prin care a permis accesul la dosarul achiziției, respectiv la raportul procedurii de atribuire, precum și la informațiile din cadrul documentelor de calificare, ce nu au fost declarate de către ofertanți confidențiale, clasificate sau protejate de un drept de proprietate intelectuală.

I. În ceea ce privește aspectele legate de oferta tehnică depusă de SRL, entitatea contractantă a prezentat, punctual, punctul său de vedere.

1. *Tracțiune puntea față* - vehiculul purtător este un vehicul de tip pick-up cu tracțiune 4x4 sau doar pe puntea spate, neavând posibilitatea de a selecta tracțiunea doar pe puntea față. Comisia de

evaluare a considerat că tracțiunea 4x4 este superioară tracțiunii pe puntea față, astfel cerința a fost îndeplinită, având în vedere că, în Caietul de Sarcini, cerințele impuse au fost minimale, iar un ofertant a putut ofera un produs cu specificații superioare.

2. Afirmațiile contestatorului referitoare la echipamentul de măsurare, care este un ansamblu care coboară și mărește lungimea echipamentului, în opinia sa, sunt de natură să inducă în eroare, deoarece din oferta tehnică a SRL reiese clar montarea sistemului de măsurare Skiddometer BV 11 sub podeaua autovehiculului și nu în spatele acestuia. Contestatarul face referire la echipamentul SKIDDOMETER BV 11 VI, iar câștigătorul Lotului 4 a prezentat specificațiile tehnice ale echipamentului SKIDDOMETER BV 11 VI NG, specificații diferite.

3. În ceea ce privește susținerile contestatorului referitoare la echipamentul de măsurare care nu este prevăzut cu mecanism roată liberă și necesitatea ridicării întregului ansamblu de măsurare, atunci când nu se efectuează măsurători, apreciază entitatea contractantă că sunt de natură să inducă în eroare, deoarece echipamentul oferat are în dotare mecanismul roată liberă, așa cum reiese din oferta tehnică, contestatorul făcând referire la specificațiile echipamentului SKIDDOMETER BV 11 VI și nu la echipamentul SKIDDOMETER BV 11 VING.

4. Având în vedere răspunsul consolidat la solicitările de clarificare nr. 14965 din data de 07.11.2019, întrebarea nr. 6, entitatea contractantă a acceptat și alte soluții echivalente, astfel că tipul conexiunii între mecanismul roată liberă și roată de măsurare pe bază de lanț a fost acceptat.

5. Ținând cont de răspunsul consolidat la solicitările de clarificare nr. 14965 din data de 07.11.2019, întrebarea nr. 7, entitatea contractantă a acceptat și alte soluții echivalente, astfel controlul sarcinii verticale se realizează cu amortizoare de șoc, specificația fiind acceptată.

6. și 7. Trapa pentru inspecția punții spate a fost cerută deoarece, în acest moment, deține un echipament de măsurare a fricțiunii sub forma unui vehicul mono volum (Volkswagen Sharan), iar la astfel de vehicule, pentru inspectarea punții spate, există o trapă în interiorul vehiculului.

La echipamentul oferat, care este sub formă de pick-up, la care partea din spate este separată de restul vehiculului, accesul la sistemul punții spate poate fi efectuat fără trapă, sistemul de măsurare fiind independent de restul vehiculului.

La sistemul SKIDDOMETER BV 11 VI NG, roata de măsură este plasată pe un cadru, fixată pe o semipunte, fiind prevăzută cu amortizare pneumatică. În caietul de sarcini este precizat ca puntea

spate să fie rigidă, iar din oferta tehnică reiese că puntea spate a vehiculului este dotată cu arcuri elicoidale.

8. Cerința privind suspensia pneumatică pe axul spate, pentru măsurarea frecării, face referire la sistemul de măsurare. Având în vedere răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. 14965/07.11.2019, întrebarea nr. 7, entitatea contractantă a acceptat și alte soluții echivalente. Astfel controlul sarcinii verticale se realizează cu amortizoare de șoc, specificația fiind acceptată.

9. Afirmațiile contestatorului referitoare la imposibilitatea de coborâre a roții de măsurare în timpul deplasării, sunt apreciate ca fiind de natură să inducă în eroare, deoarece echipamentul are posibilitatea de coborâre a roții de măsurare pe timpul deplasării, așa cum reiese și din oferta tehnică și, din nou, contestatoarea face referire la specificațiile echipamentului SKIDDOMETER BV 11 VI și nu la echipamentul SKIDDOMETER BV 11 VING.

10. Echipamentul are un mecanism roată liberă pentru deconectarea roții de măsurare de roțile de referință, atunci când nu se efectuează măsurători, așa cum reiese și din oferta tehnică.

11. Sistemul SKIDDOMETER BV 11 VI NG este montat în partea din spate, sub podeaua vehiculul, roata de măsurare este instalată pe o punte de referință, iar roțile sunt conectate împreună prin lanț și pinioane realizând un raport de transmisie care forțează roata centrală de măsurare a fricțiunii să se rotească relativ la suprafață cu raportul de alunecare stabilit, așa cum reiese din specificațiile tehnice ale ofertei.

12. Echipamentul de măsurare SKIDDOMETER BV 11 VI NG are posibilitatea de măsurare în viraje, așa cum reiese din specificațiile tehnice.

13. Având în vedere cele invocate, precum și răspunsul de clarificare consolidat nr. 14965/07.11.2019, întrebarea nr. 7, entitatea contractantă a acceptat și alte soluții echivalente, astfel încât, dacă ofertantul nu prezintă soluția privind controlul sarcinii verticale cu amortizoare cu azot, în cazul de față efectuându-se printr-o soluție echivalentă, conexiunea reumplere cu azot nu este "aplicabilă".

Cu privire la criticile aduse ofertei financiare depuse de SRL, entitatea contractantă precizează că evaluarea propunerilor financiare s-a realizat prin analizarea corelării ofertei financiare cu propunerea tehnică, precum și cu Formularul de Propunere Financiară pus la dispoziție de către entitatea contractantă în cadrul Formulare și Modele de Documente (Formular 7 precum și Anexa D - Lot 4, Anexa 1 la Anexa D-Lot 4 la Formularul de Ofertă 7 și Anexa 2 la Anexa D-Lot 4 la Formularul de Ofertă 7).

II. Ofertantul câștigător a prezentat oferta financiară detaliată, conform celor solicitate de entitatea contractantă, prin documentația de atribuire.

În ceea ce privește oferta contestatorului, comisia de evaluare a constatat, din documentele încărcate de acesta, că valoarea financiară ofertată este de 714.125,71 lei, care se situează peste cea estimată de entitatea contractantă, prin Fișa de date, respectiv valoarea de 655.169,94 lei.

Entitatea contractantă a solicitat, prin Fișa de date, Secțiunea - IV.4.2 Modul de prezentare al propunerii financiare, respectiv la pct. 1: "Propunerea financiară se va prezenta în SICAP completându-se Formularul 7 și anexele aferente acestuia, Anexa A - Lot 1 împreună cu Anexa 1 la Anexa A - Lot 1, Anexa 2 la Anexa A - Lot 1, Anexa B - Lot 2 împreună cu Anexa 1 la Anexa B - Lot 2, Anexa 2 la Anexa B - Lot 2, Anexa C - Lot 3 împreună cu Anexa 1 la Anexa C - Lot 3, Anexa 2 la Anexa C - Lot 3, Anexa 3 la Anexa C - Lot 3, Anexa D - Lot 4, împreună cu Anexa 1 la Anexa D - Lot 4, Anexa 2 la Anexa D - Lot 4 și va reprezenta oferta fermă legală. Prețul este în lei fără TVA. Prețul cel mai scăzut reprezintă cea mai mică valoare a ofertei."

Propunerea financiară ofertată de către SRL nu s-a încadrat în valoarea fondurilor estimate de către entitatea contractantă. Valoarea ofertată de contestator este cu 58.955,77 lei peste valoarea estimată. Prețul fără TVA, inclus în propunerea financiară, depășește valoarea estimată și comunicată prin anunțul de participare. Oferta prezentată de contestator nu s-a încadrat în valoarea estimată a achiziției, iar sursa de finanțare menționată în cadrul anunțului de participare este Programul Operațional Infrastructura Mare - POIM - 2014-2020, Fonduri Europene, Axa prioritară 2, Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, Obiectivul specific 2.3 Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor.

Valoarea estimată este prevăzută în documentele de achiziție (fișa de date/anunț de participare), rezultată și descrisă în cadrul Referatului de necesitate nr. S.Op.S. 414/17.09.2019 este de 655.169,94 lei. Din Referatul de necesitate, rezultă că valoarea estimată de entitatea contractantă a reprezentat o determinare valorică, care s-a realizat ca urmare a unei cercetări de piață. Această cercetare de piață s-a fundamentat și a fost corelată cu prețurile ofertate de către operatorii economici interesați coroborate, cu istoricul plăților realizate pe acest segment similar, de către entitatea contractantă.

La momentul demarării procesului de achiziție, în virtutea aplicării principiului asumării răspunderii, enunțat în art. 2, alin. (2) din Legea nr. 99/2016, entitatea contractantă a considerat că prețul ofertat este unul justificat și real, stabilit în urma unei cercetări de piață.

Prin adresa FN (fără număr de înregistrare la emitent), înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 13186/06.04.2020, ... SRL a transmis concluzii scrise, ca urmare a

studierii, la CNSC, a documentelor referitoare la prezentarea și evaluarea propunerii tehnice a SRL, prin care reiterează capetele de cerere formulate prin contestație.

Față de susținerile părților și de documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul reține cele ce urmează:

....., în calitate de entitate contractantă, a organizat o procedură de licitație deschisă, în vederea atribuirii unui contract sectorial având ca obiect Echipamente aeroportuare pentru deszăpezirea/degivrarea/antigivrarea suprafețelor de mișcare și determinarea gradului de frânare la – Lot 4 – Echipament pentru determinarea gradului de frânare, inițiată prin anunțul de participare nr. CN1015945, publicat în SEAP la 12.10.2019.

Considerând nelegală decizia entității contractante de a-i declara oferta inacceptabilă (măsură ce i-a fost comunicată prin adresa nr. 4187/10.03.2020), ... SRL a înaintat Consiliului, spre soluționare, prezenta contestație, solicitând, în principal, obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertelor depuse de SRL iar în subsidiar, anularea procedurii de achiziție publică având ca obiect Lotul 4.

Pentru a îndeplini obligația stabilită la art. 611 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, contestatorul a transmis la CNSC recipisa de consemnare a cauțiunii aferente contestației, în valoare de 9.494 lei, emisă de CEC Bank–Sucursala, în data de 20.03.2020, sub nr. 206183144/1.

Nemulțumit de rezultatul procedurii de atribuire, la lotul 4., ... SRL contestă modul de evaluare a ofertei câștigătoare, depusă de SRL, dar și a propunerii financiare din propria ofertă.

I. Față de analiza propunerii tehnice a SRL, criticile privesc presupusa neconformitate a vehiculului purtător (o cerință tehnică), dar și a echipamentului pentru măsurarea continuă a frânării (12 cerințe tehnice).

1. În ceea ce privește *vehiculul purtător*, contestatorul critică presupusa nerespectare a specificației tehnice *Tracțiune: puntea fata*, întrucât ofertantul câștigătorul a propus un vehicul cu *Tracțiune 4x4*. Contestatorul susține că *Vehiculul purtător este un vehicul de tip pick-up cu tracțiune 4x4 sau doar pe puntea spate, neavând posibilitatea de a selecta tracțiunea doar pe puntea față*.

Consiliul constată că vehiculul ofertat de câștigător este un Ford Ranger XLT, cu tracțiune 4x4 (integrală), conform informațiilor din propunerea tehnică.

Deși, aparent, un vehicul cu tracțiune integrală pare a răspunde suplimentar cerinței ca tracțiunea să fie pe puntea față, în situația de față, entitatea contractantă trebuia să se raporteze la ansamblul cerințelor din caietul de sarcini.

Utilitatea specificației din caietul de sarcini este strict legată de amplasarea echipamentului de măsurare pe puntea spate. Prin urmare, Consiliul consideră că entitatea contractantă trebuie să verifice îndeplinirea cerinței, în raport cu soluția constructivă completă oferită de câștigător.

În ceea ce privește presupusa neconformitate a echipamentului pentru măsurarea continuă a frânării, oferit de câștigător, contestatorul reclamă nerespectarea a 12 cerințe tehnice.

Consiliul reține că ofertantul câștigător a propus echipamentul/vehiculului Skiddometter BV11 VI NG, pentru care a prezentat broșura echipamentului.

2. Referitor la cerința *roata de măsurare instalată pe brațul de transmisie montat pe puntea spate*, din documentația tehnică, existentă în oferta câștigătoare (compusă din imagini și explicații), Consiliul reține că roata de măsurare și cele două roți de referință sunt asamblate pe un cadru metalic ce se montează la podeaua vehiculului purtător.

Contestatorul își susține critica prin faptul că echipamentul oferit nu utilizează ca roți de referință roțile punții spate ale vehiculului purtător și nu are roata de măsurare instalată pe un braț de transmisie montat pe puntea spate.

O astfel de interpretare este contrară specificațiilor tehnice, în care s-a precizat, ca echipamentul pentru măsurarea continuă a frânării să fie dotat cu două roți de referință. Deci, nu se poate pune în discuție ca roțile de referință să fie montate pe puntea spate a vehiculului purtător, respectiv a Ford-ului Ranger XLT, nefiind impusă soluția unică la care face referire contestatorul.

Consiliul nu poate valida nici susținerea contestatorului *această configurație mărește lungimea întregului echipament și conduce la un comportament mai greoi al acestuia, pierzându-se astfel ținuta compactă obținută prin implementarea soluției solicitate de autoritatea contractantă, respectiv instalarea roții de măsurare pe brațul de transmisie montat pe puntea spate*, întrucât, în caietul de sarcini, nu există nicio cerință privind *ținuta compactă*.

În consecință, Consiliul va respinge, ca neîntemeiată, și această critică.

3. Tot față de echipamentul de măsurare oferit, contestatorul susține că nu respectă cerința din caietul de sarcini *Mecanism roată liberă/diferențial între roțile de referință și roata de măsurare*.

Contestatorul susține că echipamentul oferit nu este prevăzut cu mecanism de tip roată liberă/diferențial între roțile de referință și roata de măsurare, *fiind necesară ridicarea în poziția de transport a întregului ansamblu de măsurare, compus din cele 2 roți de referință și roata de test atunci când nu se efectuează determinări pentru a evita uzura nejustificată a roții de măsurare și a mecanismelor*.

Consiliul constată că în *Specificația tehnică Skiddometer BV 11 VI NG* (întocmită de producător), la *pct. 1.3 Descrierea operării* se precizează: (...) *După efectuarea măsurătorii, sistemul computer automat ridică sistemul de măsurare prin retragerea actuatorului linear în poziția start.* Mai mult, critica se bazează și pe susținerile similare, de la punctul anterior, al unei soluții constructive diferite (roți de referință) – roțile punții spate ale autovehiculului.

4. Consiliul respinge, pentru netemeinicie, critica privind presupusa nerespectare a cerinței *Tipul conexiunii între mecanismul roata libera si roata de masurare: curea*, întrucât entitatea contractantă a permis, prin intermediul clarificării nr. 14965 din data de 07.11.2019, întrebarea nr. 6, *și alte soluții echivalente, cu condiția ca acestea să nu influențeze negativ funcționarea mecanismului părții speciale de măsurare și rezultatul frânării*, iar echipamentul are o conexiune cu lanț și pinion.

Susținerile din contestație nu fac nicio referire la soluția echivalentă, ci doar la conexiunea de tip curea. Abia prin concluzii, contestatorul face aprecieri la neconformitatea utilizării altui sistem, respectiv a lanțului, dar fără să prezinte dovezi în acest sens. Așadar, în lipsa unor studii, confirmări tehnice privind dezavantajul utilizării conexiunii cu lanț, susținerile contestatorului sunt apreciate de Consiliu presupuneri, nu probe.

5. Referitor la critica privind presupusa nerespectare a cerinței, *Controlul sarcinii verticale: amortizor cu azot*, Consiliul o va respinge, având în vedere că entitatea contractantă, prin clarificarea nr. 14965 din data de 07.11.2019, întrebarea nr. 7, a acceptat *și alte soluții echivalente cu condiția ca acestea să nu afecteze în mod negativ controlul sarcinii pe verticală*.

Consiliul reține că, la echipamentul ofertantului câștigător, sarcina verticală este aplicată în mod natural (gravitațional).

6 și 7. Referitor la cerințele privind *Trapa pentru inspectia sistemului punții spate*, Consiliul reține prevederile, în acest sens, ale caietului de sarcini, pentru echipamentul pentru măsurarea continuă a frânării:

(...) *Protectie impotriva coroziunii pentru puntea spate:*

- *Trapa pentru inspectia sistemului punții spate;*
- *Protectie impotriva coroziunii pentru trapa de inspectie;*

Consiliul ia act de precizările din propunerea tehnică a ofertei câștigătoare:

Protectia împotriva coroziunii este in cazul vehiculului Ford Ranger care integreaza sistemul Skiddometer BV 11, binecunoscuta protectie anticoroziva asigurata de industria automotiva; deoarece soluția de integrare a echipamentului de masurarea continua a fricțiunii CFME este fara interventia asupra sistemelor vehiculului si protectia ramane neafectata de montarea sistemului Skiddometer BV 11 sub podeaua

pick-up truck, ceea ce face inutila practicarea unei trape de inspecție a punții spate, soluția fiind superioară tehnologic și tehnic celei solicitate în caietul de sarcini Sistemul Skiddometer BV 11, la rândul lui, este protejat împotriva coroziunii urmând standarde la fel de stricte ca în industria automotive.

Entitatea contractantă a explicat, în punctul de vedere, că a introdus această cerință în caietul de sarcini, raportându-se la echipamentul pe care îl deține: *Trapa pentru inspecția punții spate a fost cerută deoarece, în acest moment, deține un echipament de măsurare a fricțiunii sub forma unui vehicul mono volum (Volkswagen Sharan), iar la astfel de vehicule pentru inspectarea punții spate există o trapă în interiorul vehiculului.*

La echipamentul oferit, care este sub formă de pick-up, la care partea din spate este separată de restul vehiculului, accesul la sistemul punții spate poate fi efectuat fără trapă, sistemul de măsurare fiind independent de restul vehiculului.

Având în vedere soluția propusă de câștigător, superioară celei din caietul de sarcini, Consiliul va respinge, ca netemeinice și criticile de la pct. 6 și 7 din contestație.

8. Referitor la cerința *Suspensie pneumatică pe axul spate pentru măsurarea frecării*, Consiliul constată că, în documentul *Prezentarea propunerii tehnice*, ofertantul câștigător a menționat, în coloana *Descrierea produsului oferit: La sistemul Skiddometer BV 11 roata de masura este plasata pe un cadru, fixata pe o semi-punte, si este prevăzută cu amortizare pneumatică.*

Însă, din Specificația tehnică a echipamentului *Skiddometer BV 11 VI NG*, emisă de producător, la pct. 3.11 *Caracteristicile speciale*, Consiliul înțelege inexistența unei suspensii pneumatice: *Sarcina naturală fără aplicarea unei presiuni pe cale pneumatică sau hidraulică, asupra roții de măsură, ceea ce asigură o presiune constantă chiar dacă sistemul pneumatic/hidraulic a cedat.*

Consiliul nu poate fi de acord cu punctul de vedere al achizitorului (*Având în vedere răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. 14965/07.11.2019, întrebarea nr. 7, entitatea contractantă a acceptat și alte soluții echivalente, astfel controlul sarcinii verticale se realizează cu amortizoare de șoc, specificația fiind acceptată*), întrucât răspunsul privea o altă cerință a caietului de sarcini.

Observând neconcordanța dintre cele două documente, și lipsa oricăror altor informații lămuritoare, Consiliul va obliga entitatea contractantă să clarifice acest aspect cu ofertantul în cauză, acest fapt fiind permis de dispozițiile art. 221 din Legea nr. 99/2016: (1) *În cazul în care informațiile sau documentele prezentate de către operatorii economici sunt incomplete sau eronate, ori în cazul în care lipsesc anumite documente, entitatea contractantă are dreptul de a solicita într-un anumit termen ofertanților/candidaților clarificări și, după caz,*

completări ale documentelor prezentate de aceștia în cadrul ofertelor/solicitărilor de participare, cu respectarea principiilor tratamentului egal și transparenței. (2) Entitatea contractantă nu are dreptul ca prin clarificările/completările solicitate să determine apariția unui avantaj evident în favoarea unui ofertant/candidat.

9. Față de pretinsa nerespectare a cerința *Posibilitate de coborare roata de masurare in timpul deplasarii*, Consiliul observă că se contestă, în fapt, modul în care se realizează coborârea roții, nu incapacitatea echipamentului ofertat de câștigător de a se conforma.

Luând în considerare mențiunile din *Specificația tehnică* (emisă de producătorul echipamentului), de la pct. 2.2 *Viteza operațională a Skidometer BV: Gama vitezelor de măsurare este de la 20 până la 130 km/h, incluzând valorile impuse de ICAO, 65 respectiv 95 km/h, și faptul că măsurarea implică coborârea roții*, Consiliul constată îndeplinirea cerinței și, pe cale de consecință, netemeinicia criticii.

Pe de altă parte, o nerespectare a cerinței criticate, ar fi atras neconformitatea ofertei sub aspectul specificației tehnice: *Viteza de masurare: 20 - 120 km / h; Viteza standard de masurare: 65 si 96 km/h*. Însă, față de acest aspect, entitatea contractantă a stabilit îndeplinirea cerinței.

10. Față de critica adusă nerespectării cerinței, *Mecanism roata libera pentru deconectarea rotii de masurare de rotile de referinta atunci cand nu se efectueaza masuratori*, Consiliul va constata netemeinicia ei, având în vedere existența acestui mecanism, prezentat în *Specificația tehnică Skiddometter BV 11 VI NG/pct. 1.3 Descrierea operării: (...) După efectuarea măsurătorii, sistemul computer automat ridică sistemul de măsurare prin retragerea actuaorului linear în poziția start*.

11. Consiliul constată a fi nefondată și critica adusă nerespectării cerinței *Roata de masurare este atașată punții spate și nu șasiului vehiculului pe durata măsurării*, întrucât această roată este parte a echipamentului și nu a vehiculului purtător. Prin concluziile scrise, contestatorul își susține criticile prin referire la soluția constructivă ofertată, care, în opinia sa, ar reduce stabilitatea vehiculului, dar fără să prezinte documente tehnice doveditoare.

12. Critica privitoare la *Posibilitate de masurare in viraje* este apreciată de Consiliu ca netemeinică, având în vedere mențiunile din *Specificația tehnică Skiddometter BV 11 VI NG/pct. 3.6 Stabilitate: Skiddometter oferă stabilitate maximă de asemenea în timpul virajelor și a frânelor bruște, deoarece este plasat sub centrul de greutate al șasiului vehiculului*. Iar, așa cum s-a arătat la pct. 9 din motivare, echipamentul efectuează măsurători și în timpul deplasării, deci și în timpul virajelor.

Pe de altă parte, un astfel de echipament efectuează măsurători în funcție de harta pistei (pct. 2.4 din Specificația tehnică), care nu e compusă doar din linii drepte.

13. Consiliul va respinge critica privitoare la pretinsa nerespectare a cerinței *Accesorii standard: Conexiune reumplere azot*, având în vedere că entitatea contractantă a acceptat, prin clarificarea nr. 14965 din data de 07.11.2019, întrebarea nr. 7, ca ofertanții să propună echipamente care nu au amortizare cu azot.

Referitor la pretinsa inacceptabilitate a ofertei financiare câștigătoare, pentru prețul neobișnuit de scăzut, Consiliul constată că entitatea contractantă nu a solicitat nicio justificare a prețului ofertat de câștigător, deși reprezintă 72,45% din valoarea estimată.

Văzând diferența între oferta câștigătoare și valoarea estimată, comisia de evaluare trebuia să solicite clarificări celui clasat pe primul loc, în temeiul art. 222 alin. (1) din Legea nr. 99/2016 [*În cazul unei oferte care are un preț sau cost aparent neobișnuit de scăzut în raport cu lucrările, produsele sau serviciile care constituie obiectul contractului sectorial/acordului-cadru care urmează a fi atribuit/încheiat, entitatea contractantă are obligația de a solicita ofertantului care a depus o astfel de ofertă clarificări cu privire la prețul sau costul propus*], așa cum se prevede la art. 142 din HG nr. 394/2016: (1) În situația în care comisia de evaluare constată că elemente de preț ale unei oferte sunt aparent neobișnuit de scăzute, prin raportare la prețurile pieței, utilizându-se ca referință în acest sens informații cum ar fi buletine statistice sau cotații ale burselor de mărfuri, comisia de evaluare va solicita ofertantului care a depus oferta în cauză explicații cu privire la posibilitatea îndeplinirii contractului în condițiile de calitate impuse prin documentația de atribuire.

(2) *Explicațiile aduse de ofertant conform prevederilor alin. (1) vor fi însoțite de dovezi concludente privind elementele prevăzute la art. 222 alin. (2) din Lege, precum și, după caz, respectiv de documente privind, după caz și fără a se limita, prețurile ce pot fi obținute de la furnizori, situația stocurilor de materii prime și materiale, modul de organizare și metodele utilizate în cadrul procesului de lucru, nivelul de salarizare al personalului ofertantului, performanțele și costurile implicate de anumite utilaje sau echipamente de lucru.*

În consecință, Consiliul va admite critica contestatorului și va obliga entitatea contractantă să solicite ofertantului SRL justificarea prețului propus.

II. În ceea ce privește respingerea ofertei contestatorului, Consiliul constată temeinicia deciziei entității contractante, care s-a bazat pe valoarea financiară a acestuia, de 714.125,71 lei, fără TVA, superioară valorii estimate, de 655.169,94 lei.

Consiliul nu poate valida susținerea contestatorului, privitoare la alocarea de sume suplimentare, de la celelalte loturi ale procedurii,

atâta timp cât entitatea contractantă este singura care poate decide asupra acestui aspect.

Văzând că ofertantul a propus un preț ce depășește suma ce o poate disponibiliza achizitorul, Consiliul apreciază corectă aplicarea, de către comisia de evaluare, a dispozițiilor din HG nr. 394/2016:

- art. 139. (3): *Propunerea financiară trebuie să se încadreze în fondurile care pot fi disponibilizate pentru îndeplinirea contractului de achiziție sectorială respectiv, să fie corelată cu elementele propunerii tehnice pentru a evita executarea defectuoasă a contractului, să nu se afle în situația prevăzută la art. 222 din Lege sau să nu reprezinte o abatere de la legislația incidentă, alta decât cea în domeniul achizițiilor sectoriale.*

- art. 143 alin. (2) lit. e): (...) *oferta este considerată inacceptabilă în următoarele situații: e) (...) prețul, fără TVA, inclus în propunerea financiară depășește valoarea estimată comunicată prin anunțul de participare și nu există posibilitatea disponibilizării de fonduri suplimentare pentru îndeplinirea contractului sectorial respectiv.*

În consecință, Consiliul va respinge critica privind reevaluarea ofertei contestatorului.

Pentru toate argumentele de mai sus, Consiliul, în temeiul art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, va admite, în parte, contestația SRL și va obliga entitatea contractantă să anuleze actualul raport al procedurii, la lotul 4, și actele subsecvente acestuia, în ceea ce privește oferta SRL. În același timp, va obliga entitatea contractantă să reevalueze oferta SRL, astfel:

- să verifice îndeplinirea cerinței tehnice *Tracțiune: puntea fata*, în raport cu soluția constructivă completă a acestui ofertant;

- să solicite clarificări privind modul de îndeplinire a cerinței *Suspensie pneumatica pe axul spate pentru masurarea frecării*;

- să solicite justificarea prețului propus și să emită un nou raport al procedurii, în termen de 20 de zile de la primirea prezentei decizii.

Respinge celelalte cereri ale contestatorului.

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

CONSILIUL DECIDE:

Admite, în parte, contestația SRL, formulată în contradictoriu cu AEROPORTUL INTERNAȚIONAL RA și obligă entitatea contractantă să anuleze actualul raport al procedurii, la lotul 4, și actele subsecvente acestuia, în ceea ce privește oferta câștigătoare, depusă de SRL. Obligă entitatea contractantă să reevalueze oferta SRL, astfel:

- să verifice îndeplinirea cerinței tehnice *Tracțiune: puntea fata*, în raport cu soluția constructivă completă a acestui ofertant;
 - să solicite clarificări privind modul de îndeplinire a cerinței *Suspensie pneumatica pe axul spate pentru masurarea frecarii*;
 - să solicite justificarea prețului propus
- și să emită un nou raport al procedurii, în termen de 20 de zile de la primirea prezentei decizii.

Respinge celelalte cereri ale contestatorului.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, dar împotriva ei se poate formula plângere, în termen de 10 zile lucrătoare de la comunicare, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) și art. 29 din Legea nr. 101/2016.