

În conformitate cu prevederile art. 12 alin. (1) și ale art. 27 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, Consiliul adoptă următoarea:

DECIZIE

Nr. ...

Data: ...

I. Prin contestația înregistrată la C.N.S.C cu nr. 28249/09.05.2024 (dosar nr. ...), formulată de către societatea ... SRL, cu sediul în ..., înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ..., având CIF RO ..., reprezentată prin administrator ... și convențional prin ..., cu sediul procedural ales la cabinet ..., ..., împotriva documentației procedurii de achiziție publică, inițiată de către ..., cu sediul în ..., în calitate de autoritate contractantă, desfășurată prin „licitație deschisă”, derulată online, în vederea încheierii acordului-cadru de servicii având ca obiect: „Acord-cadru Servicii de întreținere curentă pe timp de iarnă anul I – IV, lot 1-7”, cod CPV 90620000-9 Servicii de dezăpezire (Rev.2), anunț de participare nr. .../29.04.2024, în ce privește lotul nr. 5, s-au solicitat următoarele: *„suspendarea procedurii; obligarea autorității contractante la remedierea aspectelor contestate ale documentației de atribuire, respectiv: modificarea caietului de sarcini, în sensul eliminării și/ sau introducerii/modificării unor elemente dezvoltate în cuprinsul contestației, modificarea modelului de contract subsecvent în sensul eliminării și/sau introducerii/modificării unor elemente dezvoltate în cuprinsul contestației; obligarea autorității contractante la remedierea caietului de sarcini și a modelului de contract subsecvent; în măsura în care solicitarea referitoare la modificarea caietului de sarcini și a modelului de contract nu este posibilă sau admisă, solicităm anularea procedurii; obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată”*.

II. Prin contestația înregistrată la C.N.S.C sub nr. 28323/09.05.2024 (dosar nr. ...), formulată de către societatea ... SRL, cu sediul în ..., înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. ..., având CUI RO ..., reprezentată prin administrator ... și convențional prin ..., împotriva documentației procedurii de achiziție publică inițiată de către ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul aceleiași proceduri, în ce privește lotul nr. 1, s-au solicitat următoarele: *„suspendarea procedurii de atribuire a acordului – cadru (...) până la soluționarea contestației; în*

principal, obligarea autorității contractante la adoptarea unor măsuri de remediere a actelor ce afectează procedura de atribuire, respectiv la modificarea caietului de sarcini și a fișei de date, în sensul eliminării și/sau introducerii unor elemente dezvoltate în cuprinsul contestației; în subsidiar, în măsura în care modificarea caietului de sarcini nu este admisibilă sau posibilă, anularea procedurii de atribuire; obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată”.

III. Prin contestația înregistrată la C.N.S.C sub nr. 28326/09.05.2024 (dosar nr. ...), formulată de către societatea ... SRL, cu sediul în ..., înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. ..., având CUI RO ..., reprezentată prin administrator ... și convențional prin ..., împotriva documentației procedurii de achiziție publică inițiată de către ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul aceleiași proceduri, în ce privește lotul nr. 2, s-au solicitat următoarele: *„suspendarea procedurii de atribuire a acordului – cadru (...) până la soluționarea contestației; în principal, obligarea autorității contractante la adoptarea unor măsuri de remediere a actelor ce afectează procedura de atribuire, respectiv la modificarea caietului de sarcini și a fișei de date, în sensul eliminării și/sau introducerii unor elemente dezvoltate în cuprinsul contestației; în subsidiar, în măsura în care modificarea caietului de sarcini nu este admisibilă sau posibilă, anularea procedurii de atribuire; obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată”.*

IV. Prin contestația înregistrată la C.N.S.C sub nr. 28327/09.05.2024 (dosar nr. ...), formulată de către societatea ... SRL, cu sediul în ..., înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. ..., având CUI RO ..., reprezentată prin administrator ... și convențional prin ..., împotriva documentației procedurii de achiziție publică inițiată de către ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul aceleiași proceduri, în ce privește lotul nr. 3, s-au solicitat următoarele: *„suspendarea procedurii de atribuire a acordului – cadru (...) până la soluționarea contestației; în principal, obligarea autorității contractante la adoptarea unor măsuri de remediere a actelor ce afectează procedura de atribuire, respectiv la modificarea caietului de sarcini și a fișei de date, în sensul eliminării și/sau introducerii unor elemente dezvoltate în cuprinsul contestației; în subsidiar, în măsura în care modificarea caietului de sarcini nu este admisibilă sau posibilă, anularea procedurii de atribuire; obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată”.*

V. Prin contestația înregistrată la C.N.S.C sub nr. 28328/09.05.2024 (dosar nr. ...), formulată de către societatea ... SRL, cu sediul în ..., înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. ..., având CUI RO ..., reprezentată prin administrator ... și convențional prin ..., împotriva documentației procedurii de achiziție publică inițiată de către ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul aceleiași proceduri, în ce

privește lotul nr. 6, s-au solicitat următoarele: „suspendarea procedurii de atribuire a acordului – cadru (...) până la soluționarea contestației; în principal, obligarea autorității contractante la adoptarea unor măsuri de remediere a actelor ce afectează procedura de atribuire, respectiv la modificarea caietului de sarcini și a fișei de date, în sensul eliminării și/sau introducerii unor elemente dezvoltate în cuprinsul contestației; în subsidiar, în măsura în care modificarea caietului de sarcini nu este admisibilă sau posibilă, anularea procedurii de atribuire; obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată”.

VI. Prin contestația nr. 923/08.05.2024, înregistrată la C.N.S.C sub nr. 28843/13.05.2024 (dosar nr. ...), formulată de către societatea ... SRL, cu sediul în ..., înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. ..., având CUI RO ..., reprezentată prin administrator ..., împotriva documentației procedurii de achiziție publică inițiată de către ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul aceleiași proceduri, în ce privește lotul nr. 4, s-au solicitat următoarele: „în principal, obligarea autorității contractante la remedierea aspectelor de nelegalitate ale documentației de atribuire criticate în sensul indicat în cuprinsul contestației; în subsidiar, anularea procedurii de atribuire în situația în care se constată că nu pot fi dispuse măsuri de remediere care să permită continuarea legală a procedurii de atribuire; suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea prezentei contestații, în temeiul dispozițiilor art. 22 alin. (1) din Legea nr. 101/2016; obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de soluționarea prezentei contestații”.

VII. Prin contestația nr. 924/08.05.2024, înregistrată la C.N.S.C sub nr. 28847/13.05.2024 (dosar nr. ...), formulată de către societatea ... SRL, cu sediul în ..., înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. ..., având CUI RO ..., reprezentată prin administrator ..., împotriva documentației procedurii de achiziție publică inițiată de către ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul aceleiași proceduri, în ce privește lotul nr. 7, s-au solicitat următoarele: „în principal, obligarea autorității contractante la remedierea aspectelor de nelegalitate ale documentației de atribuire criticate în sensul indicat în cuprinsul contestației; în subsidiar, anularea procedurii de atribuire în situația în care se constată că nu pot fi dispuse măsuri de remediere care să permită continuarea legală a procedurii de atribuire; suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea prezentei contestații, în temeiul dispozițiilor art. 22 alin. (1) din Legea nr. 101/2016; obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de soluționarea prezentei contestații”.

VIII. Prin contestația nr. 922/08.05.2024, înregistrată la C.N.S.C sub nr. 28847/13.05.2024 (dosar nr. ...), formulată de către societatea ... SRL, cu sediul în ..., înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. ..., având CUI RO ..., reprezentată prin administrator ..., împotriva

documentației procedurii de achiziție publică inițiată de către ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul aceleiași proceduri, în ce privește lotul nr. 3, s-au solicitat următoarele: *„în principal, obligarea autorității contractante la remedierea aspectelor de nelegalitate ale documentației de atribuire criticate în sensul indicat în cuprinsul contestației; în subsidiar, anularea procedurii de atribuire în situația în care se constată că nu pot fi dispuse măsuri de remediere care să permită continuarea legală a procedurii de atribuire; suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea prezentei contestații, în temeiul dispozițiilor art. 22 alin. (1) din Legea nr. 101/2016; obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de soluționarea prezentei contestații”*.

Conform dispozițiilor art. 17 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, potrivit căreia *„În fiecare etapă, contestațiile formulate în cadrul aceleiași proceduri sunt conexeate”*, Consiliul conexează dosarele cu nr. 1599/ 2024, ..., ..., ..., ..., ..., ... și ..., urmând a soluționa cele 8 (opt) cauze în cadrul dosarului nr.

Asupra capetelor de cereri privind suspendarea procedurii solicitată de către contestatoarele ... SRL, ... SRL și ... SRL, Consiliul s-a pronunțat prin Încheierea nr. ..., în sensul respingerii acestora.

Procedura de soluționare în fața Consiliului s-a desfășurat în scris.

În luarea deciziei asupra
cauzei de față,

Consiliul National de Soluționare a Contestațiilor
reține următoarele:

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestațiile din dosarele nr. ..., ..., ..., ..., ..., ..., ... și ..., înregistrate la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 28249/09.05.2024, nr. 28323/ 09.05.2024, nr. 28326/09.05.2024, nr. 28327/09.05.2024, nr. 28328/ 09.05.2024, nr. 28843/13.05.2024, nr. 28847/13.05.2024 și nr. 28847/ 13.05.2024, prin care, societatea ... SRL, societatea ... SRL și societatea ... SRL critică documentația procedurii de atribuire antemenționată, cu privire la loturile nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6 și 7, solicitând Consiliului cele menționate în partea introductivă.

I. Prin contestația înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 28249/09.05.2024 (dosar nr. ...), societatea ... SRL critică documentația procedurii de atribuire inițiată de către ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de atribuire antemenționată, în ce privește lotul nr. 5 - SDN Iași, solicitând Consiliului, *„suspendarea procedurii; obligarea autorității contractante la remedierea aspectelor contestate ale documentației de atribuire, respectiv: modificarea Caietului de sarcini, în sensul eliminării și/sau introducerii/modificării*

unor elemente dezvoltate în cuprinsul contestației, modificarea modelului de Contract subsecvent în sensul eliminării și/sau introducerii/modificării unor elemente dezvoltate în cuprinsul contestației; obligarea autorității contractante la remedierea caietului de sarcini și a modelului de contract subsecvent; în măsura în care solicitarea referitoare la modificarea caietului de sarcini și a modelului de contract nu este posibilă sau admisă, solicităm anularea procedurii; obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată’.

De asemenea, susține că cererile sale nu vizează doar caietul de sarcini, ci și fișa de date și celelalte documente conexe publicate de autoritatea contractantă, în SEAP, la data de 29.04.2024, cu privire la lotul nr. 5 – SDN Iași, cu o valoare estimată, fără T.V.A., de 64.528.096,53 lei, durata acordului-cadru fiind de 48 de luni.

Făță de cele de mai sus, contestatoarea precizează că are în vedere cerințe ale caietului de sarcini, respectiv cele de la secțiunea a 3-a - Descrierea prestațiilor, în baza legislației incidente, Normativul privind prevenirea și combaterea înzăpezirii drumurilor publice - Indicativ AND 525/2013, Ghidul privind prevenirea și combaterea înzăpezirii drumurilor publice - 2021, Nomenclatorul privind lucrările și serviciile aferente drumurilor publice nr. 346/2000, descrierea serviciilor ce se vor contracta, formate în linii generale din: montarea panourilor/sistemelor parazăpezi, demontarea panouri/sistemelor parazăpezi, deszăpezirea mecanică, precum și activitățile necesar a fi prestate de către contractant, prin raportare la normele anterior enunțate: „răspândirea mecanică a materialelor antiderapante sau a substanțelor chimice în scopul prevenirii sau combaterii poleiului, gheții sau zăpezii (ore); patrularea cu utilaje pentru informarea privind starea drumurilor naționale, drumurilor expres și a autostrăzilor sau pentru prevenirea înzăpezirii în timpul ninsorilor liniștite sau al viscolelor moderate (viteza vântului sub 30 km/h) (ore); deszăpezirea mecanică cu utilaje specifice (ore); degajarea vehiculelor înzăpezite care împiedică acțiunea de deszăpezire de pe platforma drumurilor (ore)”.

Totodată, menționează că utilajele și numărul acestora pe baze este stabilit în anexa 2A aferentă acordului cadru/contractului subsecvent, în timp ce formația de utilaje și timpul maxim de intervenție sunt menționate conform Normativului 525/2013. Începerea prestațiilor se va face la ordinul scris al Beneficiarului, iar pentru eventualele dislocări ale utilajelor ca urmare a necesităților intervenite, vor fi emise dispoziții scrise ale Beneficiarului.

În ceea ce privește depozitarea materialelor, încărcarea acestora, amplasarea depozitelor, modul de utilizare și răspândire a acestora, utilajele și echipamentele de răspândire a materialelor antiderapante și substanțelor chimice, viteza de lucru a acestora, semnalizarea vehiculelor care fac aceste operațiuni, organizarea acțiunii de răspândire, contestatoarea menționează că se va face în conformitate cu prevederile

Normativului 525/2013. În acest sens, citează din fișa de date - secțiunea a 4-a Resurse tehnice necesare îndeplinirii prestațiilor, în care se prevăd următoarele: „4.1. Utilaje și echipamente specifice necesare pentru activitatea de întreținere curentă pe timp de iarnă, pentru Lot/SIA/SDN sunt: a) utilaj multifuncțional cu tracțiune integrală (permanent); b) încărcător frontal pe pneuri, având cupa de min. 2m cubi (permanent); c) ATB+lama+RSP (4x4, 6x4, 8x4) (permanent); d) buldoexcavator cu tracțiune integrală, dotat cu cupă frontală de min. 0,8 m cubi (la cerere); e) autoremorcher cu masa maximă admisă de min. 26 t, având forma roților min. 8x4, dotat cu instalații speciale pentru tractare și remorcare autotrenuri (la cerere); f) autoutilitară cu cabină dublă (la cerere); g) tractor de mare capacitate cu tracțiune integrală, având min. 250CP (la cerere); h) autogreder având putere motor min. 160CP (la cerere); i) automacara min. 40t (la cerere și permanent în zonele cu risc mare de accidente); j) trailer + remorcher/cap tractor (autotractor) cu semiremorcă (la cerere) min. 26t; k) autoturisme de teren 4x4 cu 5 locuri pentru fiecare centru de întreținere și coordonare în cazul sectoarelor de autostradă (permanent); l) autoremorcher cu masa max. admisă de min. 26t, având forma roților min. 8x4, dotat cu instalații speciale pentru tractare și remorcare autotrenuri - FĂRĂ SPECIFICAȚIE LA CERERE SAU PERMANENT; m) stație preparare soluții chimice (la cerere); n) autocisternă de capacitate minim 6000 litri dotată cu rampă - FĂRĂ SPECIFICAȚIE LA CERERE SAU PERMANENT”.

Față de cele de mai sus, contestatoarea subliniază că în derularea acordului cadru aferent vor fi angrenate foarte multe utilaje și forță de muncă, situație în care blocarea acestora pe perioada de așteptare la dispoziția autorității contractante, pentru un tarif neconform orelor reale, va conduce la prejudicierea oricărui operator economic ce va adjudeca contractul. Independent de timpul efectiv de prestare sau de staționare în așteptare, toate echipamentele și utilajele trebuie să rămână la dispoziția beneficiarului, cu personal deservent, deci operatorul economic suportă o serie de cheltuieli, cum ar fi resursa umană - salariu, uzura morală a bunurilor, costuri cu asigurările, costuri cu taxele și impozitele locale, însă, în contrapartidă, autoritatea contractantă nu-și asumă plata integrală a serviciilor pe timpul staționării, pentru durata ce depășește 72 de ore. În opinia contestatoarei, tarifarea pe timp de așteptare trebuie să fie în sistem real per număr de ore, tariful fiind oricum mai mic, însă în echilibru cu timpul de staționare față de timpul de prestare efectivă.

De asemenea, contestatoarea precizează că referitor la cele de mai sus, în caietului de sarcini se menționează că „Asigurarea permanenței pe perioada contractului și/sau ordinelor emise, este în întregime în responsabilitatea Prestatorului și va fi conform legislației în vigoare, iar utilajul cu operatorul/conducătorul auto (deservent) va fi la dispoziția

Beneficiarului", în timp ce la cap. 4.2 din același document, există următoarele definiții: „tarif acționare = tariful care se aplica pentru timpul din programul de lucru în care mijloacele de mecanizare funcționează din momentul emiterii ordinului/dispoziției date (...); tarif staționare (tehnologic) = tariful care se aplică pentru timpul în care mijloacele de mecanizare staționează. Tariful de staționare nu se va achita în situațiile și pe durata în care utilajele în cauza nu sunt disponibile pentru intervenție (sunt defecte sau lipsa carburant sau deservenți care nu sunt la dispoziția beneficiarului). Art. 4.2.3 în perioadele de timp în care condițiile meteo-rutiere sunt favorabile, atât personalul deservent cât și mijloacele de mecanizare vor rămâne la dispoziția beneficiarului. Art. 4.2.7 în situația în care perioada de staționare pentru utilajele staționate în baze depășește 72 de ore consecutive, plata acestora în continuare se va confirma și efectua pentru doar 8 ore din 24, la tarif de staționare. Calculul pentru cele 72 de ore se va efectua începând cu ultima ora de acțiune confirmată”.

Prin urmare, susține contestatoarea, începând cu a 73-a ora de staționare, autoritatea contractantă nu va mai achita tariful real per oră de staționare, ci plafonat la 8 ore/zi, cu toate că și în perioada de condiții meteo favorabile, autoritatea contractantă impune ca mijloacele tehnice și deservenții aferenți să rămână la dispoziția sa.

În aceste condiții, contestatoarea solicită fie obligarea autorității contractante la modificarea cerinței de la art. 4.2.7 din caietul de sarcini după cum urmează: *„Pentru toate perioadele de staționare pentru utilajele staționate, plata acestora se va confirma și efectua standard cu tariful orar de staționare, pentru timpul real de așteptare, procedura care se aplica inclusiv și pentru ipoteza din art. 4.2.3”, sau eliminarea acestui articol 4.2.7.*

Tot referitor la cerințele din caietul de sarcini, societatea contestatoarea menționează că la secțiunea a 5-a din același document - Cerințe pentru asigurarea activității de întreținere curentă pe timp de iarnă, obligații și responsabilități, sunt redată următoarele solicitări: *„necesitatea de a gestiona/centraliza în diagrame zilnice și lunare orele de funcționare, orele de acțiune, orele de staționare; pentru orele de așteptare șeful de baza/P.S. va consemna în jurnalul de activitate pe timp de iarnă, faptul că personalul deservent este la dispoziția beneficiarului”.*

Așadar, afirmă contestatoarea, și prin cerința de mai sus, autoritatea contractantă reiterează condiția de a bloca personalul deservent 24/24 ore, 7 zile din 7, pe durata situației meteo favorabile/nefavorabile, după emiterea ordinului din partea beneficiarului, deși aceasta din urmă va deconta doar 8 ore/zi, pentru un serviciu asigurat cu caracter continuu 24/24, chiar și prin activitatea de așteptare. De altfel, susține contestatoarea, specificul serviciilor ce fac obiectul contractului este unul cu prestare indiferent de zi și de oră, prin

raportare la menținerea condițiilor de rulare auto. Or, în contextul unui contract cu tarificare orară, contestatoarea afirmă că acesta trebuie să reflecte realitatea și nu un număr plafonat de ore, motiv pentru care, prețul este de esența acestui tip de contract, fiind o clauză esențială în directa legătură cu obiectul și maniera de tarificare per unitate de măsură oră, în condițiile în care autoritatea contractantă nu poate limita numărul de ore.

Tot cu privire la perioada de așteptare, contestatoarea precizează că va trebui să asigure carburant în rezervoarele utilajelor pentru un minim de 8 ore de acțiune și un stoc tampon pentru 14 zile (art. 5.1.4), în timp ce la art. 5.1.7 se specifică și obligațiile tehnice ale prestatorului la finele unei perioade de așteptare, respectiv că la intervenție utilajul să funcționeze normal, ceea ce în opinia contestatoarei înseamnă că în perioada de staționare beneficiarul are obligația de a menține utilajul nu doar la dispoziția exclusivă a beneficiarului, ci de a-i asigura condiția perfectă de funcționare, sub sancțiunea neplății orelor de staționare de la momentul ultimei intervenții în ipoteza în care se descoperă un defect tehnic. În aceeași linie este și art. 5.1.13 din caietul de sarcini unde se precizează că, în cazul în care în timpul unei verificări se constată că un utilaj este defect sau deserventul acestuia lipsește (nu se poate face proba funcționării corespunzătoare a utilajului), utilajul se va considera defect și pentru acesta nu se vor mai confirma și plăti orele de staționare de la momentul ultimei intervenții.

În concluzie, susține contestatoarea, toate clauzele impuse de către autoritatea contractantă sunt în directă legătură cu necesitatea de a accepta tarificarea în timp real a orelor de așteptare, aspect care în opinia sa dovedește un dezechilibru contractual între obligațiile și drepturile părților din viitorul contractant, creând un avantaj evident autorității contractante prin prejudicierea directă și indirectă a prestatorului. Prin urmare, trebuie modificat atât caietul de sarcini, cât și formularele din anexa acestuia, respectiv conținutul contractului, întrucât toate acestea vor constitui baza tarifierii și facturării prețului de către prestator, conform rubricilor verificate și aprobate de beneficiar, care cuprind printre altele timpul de așteptare, orele confirmate, prin raportare la toate categoriile de utilaje și echipamente și personalul deservent; spre exemplu, în anexa 2A, se menționează că utilajele permanente trebuie să fie în bază 24 ore/zi, iar cele la cerere trebuie să fie în bază 24 ore/zi, 8 ore/zi, respectiv 16 ore/zi.

Referitor la cuprinsul contractului subsecvent, societatea contestatoare critică conținutul art. 5.2. alin. (3), unde sunt definite tarifele de acționare și de staționare, și în care se specifică că tariful de staționare nu se va achita în situațiile și pe durata în care autoutilajele în cauza nu sunt disponibile pentru intervenție (sunt defecte sau nu au deservent prezent în bază), respectiv la alin. (3) este reglementată

,identic cu caietul de sarcini, maniera de plată a tarifului de staționare peste primele 72 de ore consecutive, limitat la 8 ore din 24.

Față de cele de mai sus, contestatoarea solicită modificarea art. 5.2. alin. (3) din contractul subsecvent, astfel: *„Pentru toate perioadele de staționare pentru utilajele staționate, plata acestora se va confirma și efectua standard cu tariful orar de staționare pentru timpul real de așteptare”* sau eliminarea acestui articol 5.2. alin. (3).

În continuare, societatea contestatoare critică conținutul în art. 6.2. din caietul de sarcini, unde se regăsește documentația pe care prestatorul trebuie să o întocmească spre verificare, și care stă la baza facturii, cu înglobarea centralizatoarelor cu ore de acțiune și staționare, în opinia sa, existând un dezechilibru semnificativ între drepturile și obligațiile părților, rezultat din prevederile art. 11.4, 11.5 și 11.6 din modelul de contract, unde se regăsește *„obligativitatea prestatorului de a asigura carburantul pentru autoutilajele cu care va participa la deszăpezire. Pe perioada de așteptare Prestatorul va asigura existența în rezervoarele autoutilajelor a carburantului necesar pentru minimum 8 ore de acțiune și va asigura stocul pentru 14 zile conform Normativului 525/2013; Prestatorul are obligația de a urmări și de a verifica permanent starea de funcționare a autovehiculelor, utilajelor și echipamentelor furnizate prin contractul subsecvent; Prestatorul are obligația de a face toate demersurile pentru a nu permite ca după o perioadă de așteptare (staționare tehnologică), la intervenție, autoutilajul să nu funcționeze la parametrii normali. În situația în care se constată că acesta este defect, Beneficiarul nu va mai plăti Prestatorului orele de "așteptare" (staționare tehnologică) de la momentul ultimei intervenții”*.

Or, afirmă contestatoare, și prin cerințele de mai sus autoritatea contractantă elaborează o documentație de atribuire care încalcă principiile achizițiilor publice, respectiv: maniera de achitare a serviciilor prestate pentru timpul de așteptare după primele 72 de ore consecutive, limitat la 8 ore din 24; obligația de a asigura exclusivitate în ofertarea utilajelor față de prezenta procedură.

În susținere, contestatoarea menționează că *Normativul privind prevenirea și combaterea înzăpezirii drumurilor publice indicativ AND nr. 525/2013, aprobat prin Ordinul MDRAP 289/2170/2013*, citat și de către autoritatea contractantă, definește, ca fiind dotări minime obligatorii pentru formația de utilaje și echipamente, echipamente și utilaje pe care documentație de atribuire le prevede *„la cerere”*, or, în cazul de față, autoritatea contractantă solicită exclusivitate în prestarea serviciilor, indirect, prin clauza impusă ca utilajele să fie la dispoziția autorității în baze, situație în care nu doar că timpul de indisponibilizare nu poate fi cuantificat în preț, dar prin lipsa unei precizări clare cu referire la utilajele de permanență și/sau *„la cerere”*, în opinia contestatoarei, exclusivitatea în prestarea prezentului contract este abuzivă, iar

documentația de atribuire încalcă și principiul proporționalității, deoarece nu corelează necesitățile autorității contractante cu obiectul contractului de achiziție publică și cu cerințele care trebuie îndeplinite de ofertanți pentru satisfacerea necesităților autorității contractante. În susținere, invocă jurisprudență europeană.

Față de cele de mai sus, societatea contestatoarea susține că necesitatea rămânerii la dispoziția exclusivă a beneficiarului prin utilajele oferite și deservenți, inclusiv în perioadele de timp favorabil raportat la tarifarea în limita a 8 ore din 24 după primele 72 de ore consecutive de așteptare, conduce la sancționarea dublă a prestatorului dacă acesta din urmă încalcă obligațiile contractuale, prin penalități și prin neplata orelor de disponibilizare în manieră reală sau pentru ipoteza în care deserventul nu este în bază la un control inopinat sau utilajul nu este funcțional, aspecte care, în opinia sa, sunt de natură a crea un grav dezechilibru între scopul contractului vizat, impunerea de măsuri neadecvate pentru ofertanți și protejarea drepturilor și intereselor operatorilor economici viitori ofertanți/ prestatori, fiind încălcate prevederile art. 2, art. 49 alin. (1), art. 154, art. 155 alin. (1), (2) și (6) din Legea nr. 98/2016.

Totodată, contestatoarea invocă și Normativului AND525-2013, pentru nivelurile de intervenție N.1.2 și N.1.3, conform căruia trebuie asigurată o informare permanentă asupra viabilității și coordonării operative a intervențiilor. Cu toate acestea, deși autoritatea contractantă afirmă că respectă prevederile Normativului AND525- 2013, aceasta nu asigură programul de lucru corespunzător nivelurilor de intervenție menționate, situație în care nu poate asigura o viabilitate permanentă a rețelei de drumuri din administrarea sa, în condițiile în care prevede atât în caietul de sarcini, cât și în anexe, un program de lucru de 8 ore/zi.

De asemenea, societatea contestatoarea susține că în condițiile în care, prin natura prestațiilor de dezăpezire, se impune prezența permanentă în bazele de dezăpezire/punctelor de sprijin, a întregii formații de utilaje cu personalul deservent, această permanență fiind condiția obligatorie de asigurare a unei intervenții prompte pentru asigurarea stării de viabilitate a drumurilor, iar autoritatea contractantă intenționează să plătească doar pentru 8 din cele 24 de ore prestate, adică atât timp cât formația de autoutilaj stă pregătită de intervenție, rezultă faptul că prestatorul are obligația de a acorda gratuități autorității contractante, prin acceptarea parțială a plății orelor prestate, fapt ce încalcă prevederile art. 3 al. (1) lit. m) din Legea nr. 98/2016.

Un alt dezechilibru contractual în detrimentul viitorului prestator afirmă contestatoarea, îl constituie și cerința de la art. 5.1.2 din caietul de sarcini, unde se menționează că perioada de desfășurare a prestațiilor, conform Normativ 525/2013, este cuprinsă pe perioada - anul I, II, III și IV, astfel: 20.10. anul curent - 31.03. anul următor (de la momentul intrării în vigoare a Ordinului de intrare în baza de dezăpezire până la Ordinul de ieșire din baza de dezăpezire). în funcție de condițiile meteo-

rutiere aceasta perioada poate fi modificată prin notificare scrisă a Beneficiarului. De asemenea, la art. 5.1.6 Beneficiarul își rezervă dreptul de a modifica unilateral perioada de execuție a contractului subsecvent „în funcție de asigurarea financiară și de condițiile meteo”, iar notificarea va fi făcută cunoscută Prestatorului cu cel puțin 48 de ore înainte de aplicare, Beneficiarul putând modifica perioada de închiriere, numărul de autovehicule și utilaje cu deservent, numărul de ore/utilaj și locația, în funcție de fondurile repartizate sau de apariția unor circumstanțe care nu au putut fi prevăzute la data încheierii contractului. Aceleași prevederi se regăsesc și în Acordul cadru la art. 3.1. al. 2, 3 și 4 și în Contractul subsecvent în art. 8.2. și 12.2., 17.5. În susținere, contestatoarea invocă jurisprudența CNSC («la art. 11.2 alin. (4), unde se precizează: Modul de decontare a utilajelor pentru deszăpezire, contestatoarea solicită să se introducă prevederea conform căreia utilajului la cerere solicitat prin ordinul scris i se vor plăti toate orele prestate începând cu ora menționată în respectivul ordin și să se elimine prevederea conform căreia se vor deconta numai 8 ore/zi staționare tehnologică, având în vedere faptul că se dorește "asigurarea permanenței privind activitatea de deszăpezire". Cu privire la acest aspect, Consiliul nu poate reține opinia autorității contractante potrivit căreia „a plăti operatorul pentru absolut toate orele în care acesta staționează, deci nu prestează propriu-zis activitatea de deszăpezire, ar însemna o cheltuială total ineficientă a banului public, în condițiile în care anul trecut orele de staționare au reprezentat 85 % din totalul activității de deszăpezire”, atâta timp cât se solicită asigurarea permanenței. Prin urmare, opinia autorității contractante este abuzivă, nesusținută de niciun argument legal din partea sa. În caz contrar, s-ar presupune că o astfel de obligație nu ar avea caracterul unei clauze dintr-un contract sinalagmatic și oneros, ci din unul unilateral, conform art. 1171 și 1172 din Codul civil. Or, conform prevederilor art. 3 lit. l) din Legea nr. 98/2016, contractul de achiziție publică - contractul cu titlu oneros, asimilat, potrivit legii, actului administrativ. Prin urmare, Consiliul admite cererea contestatoarei de introducerea clauzei potrivit căreia „utilajului la cerere solicitat prin ordinul scris i se vor plăti toate orele prestate începând cu ora menționată în respectivul ordin” și respectiv de eliminare a sintagmei „numai 8 ore/zi” din cadrul clauzei „se vor deconta numai 8 ore/zi staționare tehnologică” (...)).».

În continuare, societatea contestatoare critică cerința de la art. 5.1.7 și art. 5.1.13 din caietul de sarcini, respectiv art. 11.6 din contractul subsecvent, prin care se prevede că „După o perioadă de așteptare (staționare tehnologică), la intervenție utilajul va trebui să funcționeze la parametri normali. În situația în care se constată că este defect, nu se mai plătesc orele de staționare de la momentul ultimei intervenții. Beneficiarul își rezervă dreptul de a controla buna desfășurare a prestațiilor, prin verificări anunțate sau inopinate ale

bazelor de deszăpezire. În cazul în care în timpul unei verificări, se constată că un utilaj este defect sau deserventul acestuia lipsește (nu se poate face proba funcționării corespunzătoare a utilajului), utilajul se va considera defect și pentru acesta nu se vor mai confirma și plăti orele de staționare de la momentul ultimei intervenții”, deoarece, potrivit celor de mai sus, deși Prestatorul are obligația de a face toate demersurile pentru a nu permite ca după o perioadă de „așteptare” (staționare tehnologică), la intervenție, autoutilajul să nu funcționeze la parametri normali, totuși în situația în care se constată că acesta este defect, Beneficiarul nu va mai plăti Prestatorului orele de „așteptare” (staționare tehnologică) de la momentul ultimei intervenții, situație care, în opinia contestatoarei creează un alt dezechilibru contractual. Pentru acest motiv, solicită eliminarea sintagmei „nu se vor mai confirma și plăti orele de staționare de la momentul ultimei intervenții”, deoarece neplata intervalului de timp de la data constatării până la momentul ultimei intervenții, deci cu titlu retroactiv în baza unei prezumții simple că acel utilaj nu a funcționat în tot acest interval, lasă în opinia contestatoarei, loc de abuzuri din partea autorității contractante, mai ales că în documentația de atribuire nu se prevede ce categorie de personal va constata defecțiunea utilajului și cum, cu sau fără prezența unui reprezentant al prestatorului.

Societatea contestatoare susține că nu este echilibrată nici ipoteza reglementată în favoarea autorității contractante de a considera utilajul defect dacă la un control nu este identificat/prezent deserventul său, motiv pentru care în opinia sa, trebuie separate/clarificate cele 2 noțiuni, după cum urmează: *defecțiune tehnică constatată și dovedită și lipsa resursei umane; referitor la personal, dată fiind permanența de 24 de ore din 24, personalul lucrează în ture și este evident dreptul lor reglementat la pauză în timpul serviciului, pentru masă, nevoi fiziologice, iar o astfel de situație, constatată și dovedită eventual cu înregistrări video, nu poate să atragă neplata doar pentru timpul în care acel deservent nu era fizic la utilaj/bază.*

Totodată, contestatoarea critică și art. 5.1.8 din caietul de sarcini și art. 11.9. al. 2) din contractul subsecvent, care prevede că „Prestatorul are obligația de a repara sau înlocui utilajele defecte cu altele cu aceleași caracteristici tehnice în termen de 8 ore de la constatarea defecțiunilor de către Beneficiar. Începând cu al doilea utilaj defect/baza sau punct de sprijin termenul de înlocuire se va reduce la maxim 4 ore”, deoarece, în opinia sa, termenele de 8, respectiv 4 ore, nu sunt realiste, deoarece piesele specifice utilajelor nu se găsesc pe loc în magazinele de larg consum, în opinia sa, un termen fezabil fiind unul de minim 48 de ore, aplicabil indiferent de numărul utilajelor, fapt pentru care solicită eliminare tezei a doua, privind al doilea utilaj cu un timp de reparare de 4 ore.

Față de cele de mai sus, societatea contestatoare solicită admiterea contestației și obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată.

Prin corespondența înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 29151/14.05.2024, ... SRL a transmis în original recipisa de consemnare nr. 201211579/1 din 09.05.2024, pentru suma de 220.000,00 lei, document emis de CEC Bank – Sucursala Iași.

Prin adresa înregistrată la C.N.S.C. sub nr. 29228/13.05.2024, societatea ... SRL, în dovedirea cheltuielilor de judecată, transmite următoarele documente: împuternicire avocațială pentru ...; factură seria RR nr. 464/08.05.2024, în valoare de 8.330,00 lei; OP nr. 1608/09.05.2024.

Prin adresa nr. 2/7630/14.05.2024, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 29801/15.05.2024, autoritatea contractantă transmite punctul de vedere referitor la contestația formulată de către societatea ... SRL, solicitând respingerea acesteia ca nefondată/netemeinică, pentru argumentele ce urmează a fi prezentate.

1. Cu privire la critica față de art. 4.2.7 din caietul de sarcini, conform căruia *„În situația în care perioada de staționare pentru utilajele staționate în baze depășește 72 de ore consecutive, plata acestora în continuare se va confirma și efectua pentru doar 8 ore din 24, la tarif de staționare”*, autoritatea contractantă precizează că, pe parcursul derulării ultimelor acorduri cadru de întreținere curentă pe timp de iarnă, în perioada 2016 -2020, respectiv 2020 - 2024, a fost utilizat același tip de contract pentru serviciile de dezăpezire, deoarece, având în vedere episoadele de iarnă înregistrate, a constatat că există perioade mari de timp (uneori chiar mai mari de 45 de zile), în care, datorită condițiilor meteorologice favorabile, respectiv a temperaturilor înregistrate, nu este necesară folosirea utilajelor prestatorului care sunt prezente în bazele de dezăpezire, acestea din urmă practic doar staționează, generând cheltuieli autorității contractante. Pentru acest motiv, în vederea optimizării costurilor activității de dezăpezire, în situația în care condițiile meteorologice prognozate sunt favorabile și nu este necesară folosirea utilajelor prestatorului, s-ar ar fi putut opta pentru varianta de a emite ordine de ieșire din baze pentru utilaje, pentru perioada de timp în care condițiile meteorologice sunt favorabile, iar ulterior, în momentul în care condițiile meteorologice ar fi devenit nefavorabile și se impune folosirea utilaj lor, sa emită ordine de intrare în baze. Aceasta ar fi implicat remobilizarea imediată a prestatorului (situație în care pe perioada în care utilajele nu ar fi în bazele de dezăpezire, prestatorului nu i s-ar achitat nici un fel de tarif, întrucât nu ar fi fost la dispoziția autorității contractante nefiind mobilizate în baze).

Față de cele de mai sus, autoritatea contractantă susține că a ales varianta prezentată în documentația de atribuire, respectiv cea în care nu sunt scoase utilajele din baze, și de a achita prestatorului un tarif

minim, de 8 ore staționare, din 24. Tarifarea celor 8 ore din 24 se va face numai dacă trec minim 72 de ore de la momentul ultimei acționări, cu condiția obligatorie ca utilajul împreună cu deserventul acestuia să fie prezent în baza de deszăpezire a acesteia 24 de ore din 24.

În opinia autorității contractante, în cazul în care s-ar fi ales varianta scoaterii utilajelor din bazele de deszăpezire pentru perioadele de timp în care se înregistrează prognoze meteorologice favorabile, urmată de remobilizarea acestora imediat ce condițiile meteo ar fi impuse, prestatorii ar fi înregistrat costuri suplimentare indirecte, generate de necesitatea transportului acestor utilaje la/de la bazele de deszăpezire la/ de la sediul acestora. În acest sens, trebuie ținut cont de faptul că, având în vedere desfășurarea destul de imprevizibilă a fenomenelor meteorologice pe parcursul iernii, în situația în care s-ar fi optat pentru demobilizarea temporară a utilajelor Prestatorilor, aceștia din urmă nu ar fi avut posibilitatea de a le utiliza la alte activități, altele decât activitățile de deszăpezire și combaterea lunecuşului, deoarece respectivele utilaje sunt echipate cu echipamente specifice acestor activități de deszăpezire (lame pentru deszăpezire și răspânditoare de material antiderapant), iar dezechiparea lor în vederea desfășurării altor activități, urmată de reechiparea utilajelor cu aceste echipamente, este o activitate care, pe lângă timpul consumat, necesită și mobilizarea de oameni pentru manipularea lor.

Cu alte cuvinte, susține autoritatea contractantă „practic, condiția impusă este în avantajul Prestatorilor, întrucât aceștia vor avea posibilitatea de a fi plătiți (8 ore din 24) inclusiv în cazul în care, în acel interval, nu realizează activitate de deszăpezire”, iar, prin critica aferentă, societatea contestatoare nu urmărește decât să obțină niște avantaje pentru sine, în detrimentul autorității contractante.

Referitor la criticile contestatoarei cu privire la cerința de la secțiunea 4 - Resurse tehnice necesare îndeplinirii prestațiilor din caietul de sarcini, potrivit căreia nu este precizat dacă pentru autoutilajele prevăzute la lit. I) *autoremorcher cu masă max. admisă de min.261, având forma roților min 8x4, dotat cu instalații speciale pentru tractare și remorcare autotrenuri - FĂRĂ SPECIFICAȚIE LA CERERE SAU PERMANENT* și lit. n) *autocisternă cu capacitate minim 6000 litri dotată cu rampă - FĂRĂ SPECIFICAȚII LA CERERE SAU PERMANENT*, autoritatea contractantă precizează că în anexei 2A MAX la documentația de atribuire, este menționat cele 2 utilaje sunt „LA CERERE”.

2. Cu privire la criticile contestatoarei față de art. 5.2. alin. 3), art. 11.6 și art. 11.9. alin. 2) din contractul subsecvent, autoritatea contractantă susține că acest contract este unul administrativ, în care interesul public primează, motiv pentru care cei care doresc să se implice într-o relație contractuală cu statul sau entitățile sale publice, trebuie să accepte anumite rigori. În acest sens, precizează că Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004 instituie regula conform căreia principiul

libertății contractuale este subordonat principiului priorității interesului public, iar potrivit doctrinei în materie, libertatea contractuală a persoanelor publice prezintă particularități în raport cu libertatea contractuală a persoanelor private, motiv pentru care principala caracteristică a contractelor administrative este tocmai inegalitatea de poziție în care se găsesc părțile contractante: administrația, în calitate de purtătoare a prerogativelor de putere publică și, în consecință, superioară particularului, poate stabili unele clauze contractuale și impune sancțiuni, toate acestea impuse de interesul public.

Prin urmare, referitor la cerințele în cauză, autoritatea contractantă afirmă că au fost elaborate având în vedere regimul juridic special căruia îi sunt supuse contractele administrative, respectiv formele speciale necesare încheierii lor (spre exemplu existența unui caiet de sarcini), precum și principiile speciale cu privire la executarea acestora (spre exemplu rezilierea, stabilirea anumitor sancțiuni, riscuri etc). Pentru toate acestea, autoritatea contractantă consideră că trebuie să se asigure că operatorii economici înțeleg faptul că „obiectul contractului este unul de interes public general, respectiv de interes național”.

3. Referitor la criticile societății contestatoare vizând art. 5.1.7 și art. 5.1.13 din caietul de sarcini, autoritatea contractantă precizează că a elaborat cerința de la art. 5.1.7, potrivit căreia *„După o perioadă de „așteptare” (staționare tehnologică), la intervenție utilajul va trebui să funcționeze la parametri normali. În situația în care se constată că este defect, nu se mai plătesc orele de staționare de la momentul ultimei intervenții”*, respectiv pe cea de la art. 5.1.13 *„Beneficiarul (...-SA Centrai ..., SIA/SDN, CIC/BAZA) își rezerva dreptul de a controla buna desfășurare a prestațiilor, prin verificări anunțate sau inopinate ale bazelor de dezăpezire. În cazul în care în timpul unei verificări, se constată că un utilaj este defect sau deserventul acestuia lipsește (nu se poate face proba funcționării corespunzătoare a utilajului), utilajul se va considera defect și pentru acesta nu se vor mai confirma și plăți orele de staționare de la momentul ultimei intervenții”*, având în vedere că de-a lungul derulării contractelor în ultimii ani, a întâlnit situații în care utilajul/autoutilajul era prezent în bază, dar era defect sau nu avea deservent, în oricare din situațiile mai sus enunțate anterior, fiind în imposibilitatea de a asigura viabilitatea drumurilor pe timp de iarnă pentru participanții la trafic. Prin urmare, după cum este menționat și în documentația de atribuire, un utilaj defect sau fără deservent, nu poate beneficia de plata tarifului de staționare.

4. Cu privire la critica referitoare la cerința de la art. 5.1.8 din caietul de sarcini, potrivit căreia *„Prestatorul are obligația de a repara sau înlocui utilajele defecte cu altele cu aceleași caracteristici tehnice în termen de 8 ore de la constatarea defecțiunilor de către Beneficiar. Începând al doilea utilaj defect/bază sau punct de sprijin termenul de înlocuire se va reduce la maxim 4 ore”*, autoritatea contractantă justifică

această cerință prin prisma experienței derulării contractelor din perioada 2016 – 2020 și 2020 - 2024, când a constatat că utilajele tind a se defecta în perioada în care se înregistrează precipitații abundente sub formă de ninsoare, episoade de viscol, când timpii de acționare sunt mari sau după o perioadă lungă de staționare în care nu a fost necesară utilizarea acestora. Or, în cazul în care un utilaj este defect sau se defectează în timpul acționării, acest lucru are un impact major asupra desfășurării întregului proces de dezăpezire pe segmentul de drum pentru care este alocat acel utilaj, ducând astfel la îngreunarea sau chiar blocarea traficului rutier, cu consecința emiterii de amenzi de către IPJ-uri către autoritatea contractantă pe motiv ca nu a fost asigurată viabilitatea drumului.

Prin urmare, susține autoritatea contractantă, reparația utilajului respectiv sau înlocuirea acestuia în termenul prevăzut este rezonabilă, urmând ca Prestatorul să decidă dacă optează pentru înlocuirea utilajului sau reparația acestuia, în condițiile contractuale; în situația în care Prestatorul nu ar reuși să repare un utilaj defect din motive care nu-i sunt imputabile direct (zile libere, probleme de aprovizionare cu piese de schimb, etc), acesta din urmă are la dispoziție și varianta înlocuirii.

II-V Prin contestațiile înregistrate la C.N.S.C sub nr. 28323/09.05.2024, 28326/09.05.2024. 28327/09.05.2024 și 28328/09.05.2024 (dosarele nr. ..., ..., ... și 1605/ 2024), societatea ... SRL critică documentația procedurii de atribuire inițiată de către ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de atribuire antemenționată, în ce privește loturile: *Lot nr. 1 SDN Bacău, Lot 2 SDN Bârlad, Lot 3 SDN Botoșani și Lot 6 SDN Piatra Neamț*, solicitând Consiliului „obligarea autorității contractante la adoptarea unor măsuri de remediere a actelor ce afectează procedura de atribuire, respectiv la modificarea caietului de sarcini și a fișei de date, în sensul eliminării și/sau introducerii unor elemente dezvoltate în cuprinsul contestației; în subsidiar, în măsura în care modificarea caietului de sarcini nu este admisibilă sau posibilă, anularea procedurii de atribuire; obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată”.

În fapt, societatea contestatoare susține că prin contestațiile depuse vizează, pe de-o parte, modalitatea de tarificare a perioadelor de timp în care mijloacele mecanice staționează fiind puse la dispoziția autorității contractante, pe care o apreciază a fi nelegală, prevăzută la secțiunea a 4-a: Resurse tehnice necesare îndeplinirii prestațiilor, pct. 4.2. Tarife, elemente constitutive ale tarifului, din caietul de sarcini, iar, pe de altă parte, criteriile de atribuire din fișa de date, sunt, în opinia sa, restrictive, nelegale și neclare prin raportare la algoritmul de calcul propus în funcție de normele de poluare ale autovehiculelor.

Astfel, referitor la modalitatea de tarificare a perioadelor de timp în care mijloacele mecanice staționează, contestatoarea arată că, potrivit secțiunii 4, pct. 4.2.1. din caietul de sarcini, prestațiile utilajelor sunt

plătite cu două tarife, respectiv cu un tarif de acționare (*aplicabil pentru timpul din programul de lucru în care mijloacele mecanice funcționează*) și un tarif de staționare (*aplicabil pentru timpii în care mijloacele mecanice staționează fiind puse la dispoziția autorității contractante*). De asemenea, în finalul secțiunii 4 se precizează că „*Tarifele unitare de acționare - staționare, se vor oferta în baza costurilor reale din piață, justificate de elementele constructive, astfel:*”

<i>Tarif acționare</i>	<i>Tarif staționare</i>
• cheltuieli cu amortismentul	• cheltuieli cu amortismentul
• cheltuieli cu combustibilul	• cheltuieli salarizare
• cheltuieli cu lubrifiantii	• taxe
• cheltuieli salarizare	• cheltuieli indirecte
• cheltuieli anvelope	• profit
• cheltuieli acumulatori	
• taxe	
• cheltuieli indirecte	
• profit	

Față de cele de mai sus, contestatoarea susține că, în realitate, elementele de cost indicate de către autoritatea contractantă se compun și din cheltuieli referitoare la T.M.T. (*taxe mijloace de transport datorate bugetelor locale*), asigurări, roviniete și abonamente servicii de monitorizare GPS.

De asemenea, adaugă contestatoarea, potrivit secțiunii 4, pct. 4.2.3 din caietul de sarcini „*în perioadele de timp, în care condițiile meteo - rutiere sunt favorabile, atât personalul deservent, cât și mijloacele de mecanizare vor rămâne la dispoziția beneficiarului*”, pentru ca la pct. 4.2.7 din caietul de sarcini să se arată, în mod expres, că „*În situația în care perioada de staționare pentru utilajele staționate în baze depășește 72 de ore consecutive, plata acestora în continuare se va confirma și efectua doar 8 ore din 24, la tarif de staționare*”, aspect care, în opinia contestatoarei, conduce la un dezechilibru contractual major, întrucât, pe de o parte, obligă prestatorul să presteze un serviciu cu caracter de permanență, constând în punerea la dispoziția beneficiarului de mijloace mecanizate pentru intervenție cu personal deservent 24 de ore din 24, iar, pe de altă parte, permit aceluiași beneficiar să achite efectiv doar 1/3 din contravaloarea prestației de care beneficiază, respectiv doar 8 din 24 de ore de staționare, în măsura în care un utilaj staționează pentru mai mult de 72 de ore.

Or, în opinia contestatoarei, există și alte elemente de cost ce trebuie/pot fi luate în calcul pentru a elabora și oferta un tarif de staționare, respectiv *cheltuieli cu amortismentul, cheltuieli de salarizare, taxe, cheltuieli indirecte*, care nu se modifică după 72 de ore consecutive de staționare, întrucât utilajele și personalul deservent sunt și rămân la

dispoziția beneficiarului, arată contestatoarea. În condițiile în care profitul nu poate reprezenta 2/3 din tariful de staționare, contestatoarea susține că prin acceptarea condițiilor prevăzute în secțiunea 4, pct. 4.2.7 din caietul de sarcini, prestatorul își asumă să presteze servicii care generează pierderi economice, fapt ce contravine dispozițiilor art. 2, alin. (1), lit. d) din Legea nr. 11/1991 și constituie, în esență, o concurență neloială. Cu alte cuvinte, prin cerința respectivă, agenții economici nu sunt numai încurajați, ci și obligați să practice o concurență neloială, respectiv să elaboreze oferte economice prin care își asumă prestarea unor servicii la prețuri mai mici decât costurile inerente prestării acestora. Mai mult, prin condiția impusă de cerința în cauză, se transformă obiectul contractului într-unul imprevizibil și, pe cale de consecință, face imposibilă realizarea unei oferte financiare pertinente, întrucât este imposibil pentru un operator economic să estimeze pentru ce interval de timp utilajele vor fi tarificate în staționare 24 de ore din 24 sau 8 ore din 24 în următorii 4 ani.

În susținere, societatea contestatoare arată că în baza propriei experiențe în derularea unor contracte similare încheiate cu autoritatea contractantă în ultimii 4 ani, proporția între perioadele de acționare și cele de staționare este între 15 - 25% perioadă de acționare și 75 - 85% perioadă de staționare, în funcție de caracteristicile geografice ale zone de intervenție și condițiile meteo, situație în care tariful de staționare reprezintă o componentă esențială a ofertei economice, perspectivă din care imposibilitatea estimării intervalelor de timp în care se va aplica tariful la 24 de ore sau la 8 ore face ca orice ofertă economică elaborată să fie una incertă/nesperioasă, fapt ce contravine în mod direct dispozițiilor legale, îngreuează concurența între participanți și îi predispune pe aceștia la practici economice neloiale (*practici de dumping*).

În consecință, societatea contestatoare afirmă că se impune modificarea caietului de sarcini prin eliminarea dispozițiilor prevăzute în secțiunea 4, pct. 4.2.7.

Referitor la cea de-a doua critică, privind criteriile de atribuire din fișa de date, societatea contestatoare arată că la secțiunea II - Obiectul contractului, pct. II.2 - Descriere, subpct. II.2.5 - criterii de atribuire, va fi utilizat criteriul cel mai bun raport calitate - preț, factorii de evaluare fiind prețul ofertei, cu o pondere de 75% și norma de poluare a utilajelor, cu o pondere de 25%. În continuare, fișa de date se detaliază algoritmul de calcul prin care se stabilește punctajul pentru componenta tehnică, cu mențiunea că raportat la procedura anterioară de licitație, pentru aceleași servicii, ponderea componentei tehnice a crescut de la 10% la 25%.

De asemenea, societatea contestatoare menționează că prin algoritmul impus de către autoritatea contractantă nu se face nici o distincție între utilajele cu norma de poluare Euro 1 și Euro 2, deoarece

pentru ambele categorii de utilaje punctajul acordat este 0, după cum nu se face nicio distincție între norma de poluare EEV (*normă de poluare intermediară între Euro 5 și Euro 6*) și normele de poluare Euro 5 și Euro 6.

Prin raportare la prevederile art. 32, alin. 8) din HG nr. 395/2016, contestatoarea susține că este evident că prin utilizarea ca factor de evaluare a normei de poluare a autovehiculelor, autoritatea contractantă a urmărit obținerea unor avantaje de mediu, în sensul dispozițiilor art. 32, alin. 9), lit. a) din HG nr. 395/2016, constând în utilaje care, pe cât posibil, să polueze mai puțin, însă, în opinia sa, nici din fișa de date și nici din documentația de atribuire, nu rezultă acel avantaj substanțial de mediu între normele de poluare Euro 2 și Euro 3, care să justifice acordarea a 10 puncte pentru utilajele cu norma de poluare Euro 3 și neacordarea niciunui punct pentru utilajele cu norma de poluare Euro 2.

În susținere, contestatoarea menționează că norma de poluare Euro 1 (EC93 - denumire tehnică) se aplică tuturor mașinilor noi înmatriculate de la 1 ianuarie 1993; limite de emisii Euro 1 (benzină) CO: 2,72 g/km HC + NOx: 0,97 g/km; limite de emisii Euro 1 (diesel) CO: 2,72 g/km HC + NOx: 0,97 g/km PM: 0,14 g/km în timp ce norma de poluare Euro 2 (EC96 - denumire tehnică) se aplică tuturor mașinilor noi înmatriculate din data de 1 ianuarie 1997; limite de emisii Euro 2 (benzină) CO: 2,20 g/km HC + NOx: 0,50 g/km; limite de emisii Euro 2 (diesel) CO: 1,00 g/km HC + NOx: 0,70 g/km PM: 0,08 g/km*; iar norma de poluare Euro 3 (EC2000 - denumire tehnică) se aplică tuturor mașinilor noi înmatriculate începând cu 1 ianuarie 2001: limite de emisii Euro 3 (benzină) CO: 2,30 g/km HC: 0,20 g/km NOx: 0,15 g/km; limite de emisii Euro 3 (diesel) CO: 0,64 g/km HC: 0,56 g/km NOx: 0,50 g/km PM: 0,05 g/km*, cu precizarea că au fost prezentate normele de poluare pentru motoarele diesel întrucât utilajele de intervenție folosesc în general motoare diesel.

Or, susține contestatoarea, dacă între normele de poluare Euro 1 și Euro 2 se observa o scădere semnificativă a emisiilor, între normele de poluare Euro 2 și Euro 3 scăderea emisiilor este marginală, aspect care, din punct de vedere al avantajelor de mediu obținute de autoritatea contractantă, nu justifică tratarea similară a autovehiculelor cu normele de poluare Euro 1 și Euro 2, respectiv acordarea punctajului 0 pentru autovehiculele încadrate în aceste clase de poluare. Mai mult, algoritmul de calcul propus de către autoritatea contractantă, prin care se acordă punctaj maxim exclusiv autovehiculelor din clasa de poluare Euro 6 (inclusiv hibride sau electrice) și punctaj 0 pentru autovehiculele din clasa Euro 2, este și restrictiv, întrucât pe piața de profil nu există operatori economici care să dețină parcuri de utilaje echipate pentru deszăpezire din clasa Euro 6, majoritatea utilajelor disponibile fiind încadrate în clasele de poluare Euro 2 - Euro 4, motiv pentru care, în opinia contestatoarei, nu există operatori economici care să poată obține

punctajul maxim după algoritmul de calcul impus de către autoritatea contractantă.

Totodată, societatea contestatoare afirmă că acordarea unui punctaj de 5 puncte pentru autovehiculele din clasa de poluare Euro 2 ar putea permite și o competiție reală între operatorii economici și ar asigura posibilitatea ca mai mulți competitori să obțină un punctaj apropiat de cel maxim posibil, mai ales că argumentele prezentate anterior sunt valabile și față de omisiunea autorității contractante de a indica/puncta distinct autovehiculele din clasa de poluare EEV (*Enhanced Environmentally friendly Vehicles - Emisii poluante măsurate conform cu Regulamentul CEE - ONU R49.04, linia C, sau amendamentele ulterioare ori Directiva 88/77CEE modificată prin Directiva 2001/27/CE, linia C ori Directiva 2005/55/CE, modificată prin Directiva 2005/78/CE, linia C sau amendamentele ulterioare*), care este o clasă de poluare cu emisii mai stricte decât clasa de poluare Euro 5, însă sub valorile prevăzute pentru clasa de poluare Euro 6.

Față de cele de mai sus, societatea contestatoare solicită admiterea contestațiilor, cu privire la loturile nr. 1, 2, 3 și 6 (dosarele nr. ..., ..., ... și ...) și obligarea autorității contractante la modificarea secțiunii II - Obiectul contractului, pct. II.2 - Descriere, subpct. II.2.5 - criterii de atribuire din fișa de date, în sensul modificării algoritmului de calcul prin care se stabilește punctajul pentru componenta tehnică, în sensul acordării a 5 puncte pentru autovehiculele ce fac parte din clasa de poluare Euro 2 și indicarea/punctarea distinctă a autovehiculelor din clasa de poluare EEV.

În drept, invocă dispozițiile Legii nr. 98/2016, ale HG nr. 395/2016 și ale Legii nr. 101/2016. Ca probe, înscrisuri.

Prin corespondența înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 29588, 29590, 29591 și 29593 din 14.05.2024, societatea ... SRL a transmis în original recipisele de consemnare cu nr. 210213950/1, 210213905/1, nr. 210213853/1 și nr. 210213976/1 din 10.05.2024, emise de CEC Bank – Sucursala Bacău, în cuantum de câte 220.000,00 lei fiecare, aferente dosarelor nr. ..., ..., ... și

Prin adresa nr. 2/7629/14.05.2024, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 29913/15.05.2024, autoritatea contractantă transmite un punct de vedere față de contestațiile formulate de către societatea ... SRL, ce formează obiectul dosarelor cu nr. ..., ..., ... și ..., solicitând respingerea acestora ca nefondate/netemeinice.

Cu privire la critica referitoare la modalitatea de tarificare a perioadelor de timp în care mijloacele mecanice staționează fiind puse la dispoziția autorității contractante, conform cerinței de la *pct.4.2 Tarife, elemente constitutive ale tarifului* („4.2.3 În perioadele de timp, în care condițiile meteo-rutiere sunt favorabile, atât personalul deservent cât și mijloacele de mecanizare vor rămâne la dispoziția beneficiarului), respectiv pct. 4.2.7 (*În situația în care perioada de staționare pentru*

utilajele staționate în baze depășește 72 de ore consecutive, plata acestora în continuare se va confirma și efectua pentru doar 8 ore din 24, la tarif de staționare), autoritatea contractantă reiterează argumentul potrivit căruia pe parcursul derulării ultimelor acorduri cadru de întreținere curentă pe timp de iarnă, perioada 2016 – 2020 și 2020 - 2024, când a fost utilizat același tip de contract pentru serviciile de dezăpezire, având în vedere episoadele de iarnă înregistrate, a constatat că există perioade mari de timp (uneori chiar mai mari de 45 de zile), în care, datorită condițiilor meteorologice favorabile, respectiv a temperaturilor înregistrate, nu este necesară folosirea utilajelor prestatorului care sunt prezente în bazele de dezăpezire, aceasta nefăcând altceva decât să staționeze și să genereze cheltuieli autorității contractante.

Prin urmare, susține autoritatea contractantă, în vederea optimizării costurilor activității de dezăpezire, în situația în care condițiile meteorologice prognozate sunt favorabile și nu este necesară folosirea utilajelor prestatorului, ar fi putut opta pentru varianta de a emite ordine de ieșire din baze pentru utilaje, pentru perioada de timp în care condițiile meteorologice sunt favorabile, iar ulterior, în momentul în care condițiile meteorologice ar fi devenit nefavorabile și ar fi impus folosirea utilajelor, să emită ordine de intrare în baze, fapt ce ar fi implicat remobilizarea imediată a prestatorului (situație în care pe perioada în care utilajele nu ar fi în bazele de dezăpezire, prestatorului nu i s-ar achita nici un fel de tarif, întrucât utilajele nu ar fi fost la dispoziția autorității contractante nefiind mobilizate în baze).

Având în vedere cele de mai sus, autoritatea contractantă afirmă că a ales varianta prezentată în documentația de atribuire, în care, fără a scoate utilajele din baze, va achita prestatorului un tarif minim, de 8 ore staționare, din 24. De asemenea, precizează că a stabilit ca tariful celor 8 ore din 24 se va face numai dacă trec minim 72 de ore de la momentul ultimei acționări, cu respectarea condiției obligatorii ca utilajul împreună cu deserventul acestuia să fie prezent în baza de dezăpezire a autorității contractante 24 de ore din 24.

În opinia autorității contractante, având în vedere desfășurarea destul de imprevizibilă a fenomenelor meteorologice pe parcursul iernii, în situația în care s-ar fi optat pentru demobilizarea temporară a utilajelor Prestatorilor, aceștia nu ar fi avut posibilitatea de a le utiliza la alte activități, altele decât activitățile de dezăpezire și combaterea lunecșului, deoarece respectivele utilaje sunt echipate cu echipamente specifice acestor activități de dezăpezire (lame pentru dezăpezire și răspânditoare de material antiderapant), iar dezechiparea lor în vederea desfășurării altor activități, urmată de reechiparea utilajelor cu aceste echipamente, este o activitate care, pe lângă timpul consumat, necesită și mobilizarea de oameni pentru manipularea acestora. Practic, susține autoritatea contractantă, cerința impusă este în avantajul Prestatorilor,

întrucât aceștia vor avea posibilitatea de a fi plătiți (8 ore din 24) inclusiv în cazul în care, în acel interval nu realizează activitate de dezăpezire.

Referitor la criteriul de atribuire din fișa de date, autoritatea contractantă arată că potrivit secțiunii II - Obiectul contractului, pct. II.2 - Descriere, subpct. II.2.5 - Criterii de atribuire, acordul cadru urmează să fie atribuit prin raportare la criteriul cel mai bun raport calitate-preț, factorii de evaluare fiind prețul ofertei, cu o pondere de 75% și norma de poluare a utilajelor, cu o pondere de 25%.

În ceea ce privește alegerea factorului de evaluare - Norma de poluare a utilajelor, susține că s-a întemeiat pe recomandarea ANAP pentru documentația de atribuire DF1091625 pentru care a fost emis *Aviz conform condiționat nr. 91546655/19.08.2020* privind procedura de atribuire ce a avut ca obiect servicii similare *„Întreținere curentă pe timp de iarnă Anul I-IV a drumurilor naționale din administrarea ... - Lot 3 S.D.N Botoșani" - CN1024170/01.09.2020*, care inițial a avut factorul de evaluare *„media vechimii utilajelor"*, iar conform Avizului conform condiționat, emis de către ANAP, a fost eliminat, fiind cerut în schimb să se utilizeze factori de evaluare prevăzuți la art. 198 alin. 5) lit. a) din Legea nr. 98/2016, cum ar fi cei referitori la aspecte legate de protejarea mediului/norma de poluare, conform art. 187 din Legea nr. 98/2016 sau art. 32 H.G. 395/2016.

De asemenea, autoritatea contractantă precizează că pentru a transpune cele solicitate de ANAP, cu luarea în considerare a impactului asupra mediului înconjurător pe care îl vor avea utilajele/autoutilajele ce sunt utilizate pentru serviciile de dezăpezire, a avut în vedere ca pentru utilajele/autoutilajele ce au ca normă de poluare EURO 1 și EURO 2 să acorde 0 puncte, motivat de faptul că norma de poluare EURO 1 este prezentă pe utilajele/autoutilajele cu o fabricație 1992 - 1996 (32 ani vechime), iar EURO 2 pentru utilajele/autoutilajele cu o fabricație 1997-2000 (27 ani vechime). În opinia sa, acordarea a 0 puncte pentru utilajele/autoutilajele ce au o normă de poluare EURO 1 și EURO 2 nu îngrădește și nu restricționează niciun potențial ofertant pentru a participa la procedura de licitație.

Prin adresa înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 31038/20.05.2024, societatea ... SRL a transmis *„note scrise"* pentru a combate apărările invocate de autoritatea contractantă prin punctul de vedere formulat, care, în opinia contestatoarei nu fac altceva decât să confirme integral aspectele dezvoltate pe larg în contestație.

În acest sens, contestația arată că deși autoritatea contractantă afirmă că *„(...) pe parcursul derulării ultimelor acorduri cadru de întreținere curentă pe timp de iarnă, în perioada 2016 - 2020, respectiv 2020 - 2024, când a fost utilizat același tip de contract pentru servicii de dezăpezire, având în vedere episoadele de iarnă înregistrate, Autoritatea contractantă a constata că există perioade mari de timp, (uneori chiar mai mari de 45 de zile), în care, datorită condițiilor*

meteorologice favorabile, respectiv a temperaturilor înregistrate, nu este necesară folosirea utilajelor prestatorului care sunt prezente în bazele de dezăpezire. Aceste utilaje practic doar staționează, generând cheltuieli Autorității Contractante", aceasta nu prezintă nicio probă în susținere. Contrar afirmațiilor autorității contractante, societatea contestatoare afirmă că deși au existat perioade în care condițiile meteo au fost favorabile, nu au existat niciodată intervale de timp de 45 de zile de staționare, probe în acest sens fiind rapoartele GPS ale autovehiculelor care au prestat servicii similare în intervalul 2016 - 2024.

Față de cele de mai sus, contestatoarea susține că *perioada de desfășurare a prestațiilor* nu poate fi fragmentată în funcție de condițiile meteo, respectiv suspendată în intervalele cu condiții meteo favorabile, în măsura în care *perioada de desfășurare a prestațiilor* poate fi modificată în sensul extinderii sau restrângerii acesteia, în funcție de momentul la care încep să se manifeste condițiile meteo specifice iernii și momentul în care aceste fenomene încetează, acestea fiind variabile, de la an la an.

De asemenea, în opinia contestatoarei este elocventă și mențiunea cuprinsă în caietul de sarcini, potrivit căreia perioada de desfășurare a prestațiilor este cuprinsă între *momentul intrării în vigoare a Ordinului de intrare în bază* și *momentul emiterii Ordinul de ieșire din bază de dezăpezire*, iar la pct. 3.3.9 - Organizarea acțiunii de revizie a drumurilor și de răspândire a materialelor chimice și antiderapante din Normativul privind prevenirea și combaterea îngăpezirii drumurilor publice - indicativ AND nr. 525/2013 (pag. 61), se prevede obligativitatea efectuării zilnice a reviziei sectoarelor de drum, dimineața între orele 03⁰⁰ - 07⁰⁰ și seara între orele 15⁰⁰ - 19⁰⁰. În același sens, la pct. 3.1.3.1 - Contractarea utilajelor închiriate din Normativul privind prevenirea și combaterea îngăpezirii drumurilor publice - indicativ AND nr. 525/2013 (pag. 36), se precizează, în mod expres, că *„în contracte se va stabili regimul de închiriere (cu caracter permanent, sau la cerere) în funcție de nivelul de viabilitate al sectorului de drum pe care se va acționa"*.

Prin urmare, susține contestatoarea, raportat la documentația de atribuire a acordului cadrul ce face obiectul prezentei cauze este evident că se urmărește atribuirea unui acord cadru pentru închirierea de utilaje cu caracter permanent și nu la cerere (*doar pentru perioadele cu condiții meteo nefavorabile*), elocvent în acest sens fiind și informațiile din anexele 2A și 2B la caietul de sarcini - formularele pentru oferta financiară, din care rezultă că autoritatea contractantă a luat în calcul prestarea serviciilor 24 de ore din 24 (*maxim și minim*), pentru a determina valoarea estimată a contractului, fără a se indica/estima/lua în calcul tariful la 8 ore a perioadelor de staționare de peste 72 de ore.

În opinia sa, tabelul de constituire a ofertei financiare prevede numărul de ore de staționare/acționare pe care autoritatea contractantă

le-a estimat pentru toată perioada de 4 ani, precum și tarifele maxime pentru ora de acționare/ora de staționare, prin raportare la care a estimat valoarea totală maximă a contractului. În opinia sa, acest tabel este esențial pentru realizarea ofertelor financiare de către potențialii candidați, întrucât oferta financiară constă în stabilirea unui preț pe ora de acționare/staționare, care ulterior se înmulțește cu numărul de ore de acționare/staționare estimat de către autoritatea contractantă.

Practic, susține contestatoarea, prin introducerea regulii privind achitarea a doar 8 ore de staționare, după trecerea a 72 de ore consecutive de staționare, ofertantul va fi efectiv păgubit, iar autoritatea contractantă va beneficia de servicii a căror valoare nu o achită integral, iar invocarea Normativului privind prevenirea și combaterea înzăpezirii drumurilor publice - indicativ AND nr. 525/2013 nu poate fi considerat, în opinia contestatoarei, un argument pentru a justifica un dezechilibru contractual major. În susținere invocă jurisprudență C.N.S.C.

De asemenea, afirmă că utilajele care staționează generează cheltuieli (costuri) pentru prestator, pe care este normal în opinia sa ca autoritatea contractantă să le acopere, sens în care este necesar ca în acordul cadru să fie prevăzut un tarif pentru perioadele de timp în care mijloacele mecanice staționează, însă se află puse la dispoziția autorității contractante. În susținere, societatea contestatoare precizează că nu există posibilitatea legală/contractuală de a suspenda/întrerupe costurile cu amortismentul, salarizarea, T.M.T. (*taxe mijloace de transport datorate bugetelor locale*), asigurări, roviniete și abonamente servicii de monitorizare GPS la dispoziția prestatorului în momentul în care s-au depășit 72 de ore consecutive de staționare pentru un utilaj, nefiind nicio diferență de cost între perioada de staționare de până la 72 de ore și perioada de staționare ce depășește 72 de ore, care să justifice achitarea tarifului de staționare pentru doar 8 din 24 de ore.

Prin urmare, optimizarea costurilor autorității contractante cu activitatea de dezăpezire nu poate echivala cu obligarea prestatorului de a accepta să presteze servicii care generează pierderi economice, aspect contract art. 2, alin. 1), lit. d) din Legea nr. 11/1991.

În ceea ce privește susținerea autorității contractante potrivit căreia „(...) acordarea unui punctaj de 0 puncte pentru utilaje/autoutilajele ce au o normă de poluare Euro 1 și Euro 2 nu îngrădește și nu restricționează nici un potențial ofertant pentru a participa la procedura de licitație”, contestatoarea susține că vechimea utilajelor este irelevantă, după cum precizează chiar autoritatea contractantă, care a fost obligată să elimine acest criteriu de atribuire conform Avizului condiționat nr. 91546655/ 19.08.2020, emis de către ANAP.

Totodată, societatea contestatoare afirmă că, prin punctul de vedere, autoritatea contractantă nu răspunde criticilor referitoare la norma de poluare, ceea ce, în opinia sa, arată că algoritmul de calcul propus prin fișa de date a achiziție, nu are la bază o analiză a impactului

asupra mediului înconjurător al utilizării utilajelor cu diferite norme de poluare, autoritatea contractantă conformându-se strict formal măsurilor dispuse prin avizul condiționat emis de către ANAP, anterior menționat.

Față de cele de mai sus, susține că un criteriu de departajare trebuie să fie conceput astfel încât să permită cât mai multor participanți să obțină un punctaj cât mai mare, pentru a promova o concurență reală și efectivă între aceștia. În acest sens, afirm că acordarea unui punctaj de 5 puncte pentru autovehiculele cu norma de poluare Euro 2 ar fi în concordanță cu indicațiile și practica ANAP, respectiv ar permite mai multor participanți să se apropie de punctajul maxim de 25 de puncte pentru componenta tehnologică.

Pentru a argumenta propunerea sa, societatea contestatoare menționează că într-o procedură de atribuire a acordului cadru similar *„Întreținere curentă pe timp de iarnă Anul I-Anul IV a drumurilor naționale/drumurilor expres/ autostrăzilor din administrarea D.R.D.P Buzău - Lot 3 - SDN Brăila"*, organizată de către ... prin D.R.D.P. Buzău, algoritmul de calcul propus prin fișa de date prevede acordarea unui punctaj de 5 puncte pentru autovehiculele cu norma de poluare Euro 2, iar în justificarea punctajului acordat, ... a apreciat, prin raportare la contestațiile formulate față de procedurile de atribuire organizate la nivelul altor regionale, că *„nu există un avantaj de mediu semnificativ, în sensul dispozițiilor art. 32, alin. 8 din Normele de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru, aprobate prin HG nr. 395/2016, între autovehiculele cu norma de poluare Euro 2 și Euro 3, care să justifice acordare a 0 puncte pt. autovehicule Euro 2 și a 10 puncte pentru autovehicule Euro 3"*.

Prin contestațiile înregistrate la C.N.S.C sub nr. 28843/13.05.2024, 28847/13.05.2024 și 28847/13.05.2024 (dosarele nr. ..., nr. ... și nr. ...), societatea ... SRL critică documentația procedurii de atribuire inițiată de către ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de atribuire antemenționată, în ce privește loturile: *Lot 3 SDN Botoșani, Lot 4 SDN Câmpulung Moldovenesc și Lot 7 SDN Suceava*, solicitând Consiliului: *în principal, obligarea autorității contractante la remedierea aspectelor de nelegalitate ale documentației de atribuire criticate în sensul indicat în cuprinsul contestațiilor; în subsidiar, anularea procedurii de atribuire în situația în care se constată că nu pot fi dispuse măsuri de remediere care să permită continuarea legală a procedurii de atribuire; obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de soluționarea contestațiilor*.

În motivare, contestatoarea afirmă că documentația de atribuire conține o serie cerințe imprecise, restrictive, disproportionale, nelegale sau care nu au legătură cu obiectul procedurii de achiziție, prezentând argumente care demonstrează aceste aspecte, care, în opinia sa,

justifică adoptarea măsurilor de remediere sau, în situația în care acestea nu pot fi dispuse, anularea procedurii de atribuire.

Astfel, contestatoarea susține că prevederile caietului de sarcini și modelului de contract subsecvent potrivit cărora, *în situația în care perioada de staționare pentru utilajele staționate în baze depășește 72 de ore consecutive, plata acestora în continuare se va confirma și efectua pentru doar 8 ore din 24, la tarif de staționare*, nu sunt legale.

Față de acest aspect, precizează că în cadrul documentației de atribuire, publicată de autoritatea contractantă în SEAP, se regăsesc caietul de sarcini aferent *lot 4- S.D.N. Câmpulung Moldovenesc, lot 7- S.D.N. Suceava, lot 3 - S.D.N. Botoșani*, împreună că modelele de acord-cadru și modelele de contracte subsecvente de servicii de dezăpezire.

De asemenea, precizează contestatoarea, în cadrul secțiunii 4.2 Tarife, elemente constitutive ale tarifului din caietul de sarcini se prevăd următoarele: *„4.2.1. Prestațiile utilajelor închiriate se vor tarifa și plăți cu următoarele tarife: Tarif de acționare = tariful care se aplica pentru timpul din programul de lucru în care mijloacele de mecanizare funcționează din momentul emiterii ordinului/dispoziției date de reprezentanții S.i.A/S.D.N. și înregistrarea utilajului în registrul de intrare/ieșire de la baza de dezăpezire, coroborat cu orele active din fisa GPS a utilajului; Tarif de staționare (tehnologic) = tariful care se aplica pentru timpul în care mijloacele de mecanizare staționează: 4.2.2. Tariful de staționare nu se va achita în situațiile și pe durata în care utilajele în cauza nu sunt disponibile pentru intervenție (sunt defecte sau lipsa carburant sau deservenți care nu sunt la dispoziția beneficiarului); 4.2.3. în perioadele de timp, în care condițiile meteo-rutiere sunt favorabile, atât personalul deservent, cat și mijloacele de mecanizare vor rămâne la dispoziția beneficiarului. 4.2.4. Tarifele nu conțin TVA. 4.2.5. Tarifele vor fi exprimate în lei. 4.2.6. Pentru utilajele închiriate la cerere se va deconta acționarea/staționarea (după caz). 4.2.7. În situația în care perioada de staționare pentru utilajele staționate în baza depășește 72 de ore consecutive, plata acestora în continuare se va confirma și efectua pentru doar 8 ore din 24, la tarif de staționare. Calculul pentru cele 72 de ore se va efectua începând cu ultima oră de acțiune confirmată. Tarifele de acționare - staționare, se vor oferta în baza costurilor reale din piața, justificate pe elemente constructive, astfel: Tarif acționare: cheltuieli cu amortismentul, cheltuieli cu combustibilul, cheltuieli cu lubrifianți, cheltuieli salarizare, cheltuieli cu anvelope, cheltuieli cu acumulatori, taxe, cheltuieli indirecte, profit; Tarif staționare: cheltuieli cu amortisment, cheltuieli salarizare, taxe, cheltuieli indirecte, profit. Ofertanții vor păstră aceleași procente pentru cheltuielile indirecte și profit în cadrul fiecărui preț unitar ofertat. În al doilea rând, în conformitate cu prevederile art. 5.2. din modelul de contract subsecvent de servicii; (1) Prestațiile utilajelor închiriate se vor tarifa și plăți cu următoarele tarife: Tarif de acționare: respectiv tariful*

care se aplica pentru timpul din programul de lucru în care mijloacele de mecanizare funcționează din momentul emiterii ordinului/dispoziției date de reprezentanții S.I.A./S.D.N. și înregistrarea utilajului în registrul de intrare/ieșire de la baza de deszăpezire, coroborat cu orele active din fisa GPS a utilajului. Tarif de staționare (tehnologici): respectiv tariful care se aplica pentru timpul în care mijloacele de mecanizare staționează; (3) în situația în care perioada de staționare pentru utilajele staționate în baze depășește 72 de ore consecutive, plata acestora în continuare se va confirma și efectua pentru doar 8 ore din 24, la tarif de staționare. Calculul pentru cele 72 de ore se va efectua începând cu ultima ora de acțiune confirmată”.

Așadar, afirmă contestatoarea, potrivit cerinței de mai sus, în situația în care perioada de staționare pentru utilajele staționate în baza va depăși 72 de ore consecutive, plata orelor de staționare în continuare se va confirma și efectua doar pentru 8 ore din cele 24 de ore de staționare, în condițiile în care în aceeași secțiune din caietul de sarcini se prevede, în mod expres, că în perioadele de timp în care condițiile meteo-rutiere vor fi favorabile, atât personalul deservent cât și mijloacele de mecanizare vor rămâne în baza, la dispoziția beneficiarului, pregătite să intervină.

Totodată, menționează contestatoarea, în cadrul caietului de sarcini, au mai fost prevăzute și următoarele cerințe: după Nota de la punctul 4.1 din caietul de Sarcini, se menționează că „asigurarea permanenței pe perioada contractului și/sau ordinelor emise, este în responsabilitatea Prestatorului și va fi conform legislației în vigoare, iar utilajul cu operatorul/conducătorul auto (deservent) va fi la dispoziția Beneficiarului; 5.1.2. Perioada de desfășurare a prestațiilor, conform „Normativ privind prevenirea și combaterea înzăpezirii drumurilor publice” - indicativ AND nr. 525/2013, este cuprinsă pe perioada anul I, II, ITI și IV, astfel: 20.10 anul curent - 31.03 anul următor (de la momentul intrării în vigoare a Ordinului de intrare în baza de deszăpezire până la Ordinul de ieșire din baza de deszăpezire)”.

Cu alte cuvinte, susține că, în condițiile în care, de la data intrării în vigoare a ordinului de intrare în baza de deszăpezire și până la emiterea ordinului de ieșire din baza de deszăpezire, ofertantul este obligat să mențină atât utilajele de deszăpezire, cât și deservenții care le operează la dispoziția autorității contractante, iar aceasta din urmă va plăti numai pentru 8 ore din cele 24 de ore de staționare, iar, în ipoteza în care perioada de staționare va depăși 72 de ore consecutive, de la ultima ora de acționare a utilajului confirmată.

În opinia sa, având în vedere că, pe de o parte, prin prevederile documentației de atribuire și ale modelului de contract se impune prezența în baza de deszăpezire atât a personalului ofertantului, cât și a utilajelor de deszăpezire, iar pe de alta parte, sunt prevăzute tarife distincte pentru orele de acționare și pentru orele de staționare,

dispoziția din caietul de sarcini și clauza din modelul de contract subsecvent, potrivit căreia se vor va achita doar 8 ore din cele 24 de ore de staționare, în ipoteza în care perioada de staționare depășește mai mult de 72 de ore consecutive sunt, în mod evident, nelegale.

În susținere, contestatoarea menționează că, din analiza centralizatoarelor de dezăpezire prevăzute în anexa nr. 2B la caietul de sarcini, se observă că pentru utilajele implicate în acțiunile de dezăpezire numărul orelor de acționare reprezintă aproximativ 15% din numărul total de ore, iar orele de staționare reprezintă 85% din numărul total de ore. Or, atât timp cât, în cadrul documentației de atribuire s-a prevăzut un tarif distinct pentru orele de staționare, iar utilajele vor staționa, autoritatea contractantă trebuie să plătească toate orele de staționare și nu un număr mai mic; în opinia sa, „așteptarea” utilajelor în vederea intervenirii pentru efectuarea acțiunilor de dezăpezire reprezintă un serviciu ce va trebui să fie prestat de fiecare ofertant, iar în costul orar al acestui serviciu sunt incluse cheltuielile cu amortismentul utilajului, cheltuieli cu salarizarea deserventului, taxe, cheltuieli indirecte și profit, care se produc în mod constant în toată perioada în care utilajele staționează, iar ofertantul trebuie să le suporte, fiind deci nefiresc ca autoritatea contractantă să achite doar o treime din prețurile tarifelor pentru perioadele de staționare, în care atât utilajele, cât și deservenții acestora se află la dispoziția acestora.

Contestatoarea invocă și dispozițiile art. 3 alin. 1) lit. 1) din Legea nr. 98/2016, conform cărora contractul de achiziție publică este un contract cu titlu oneros, asimilat, potrivit legii, actului administrativ, încheiat între unul sau mai mulți operatori economici și una, ori mai multe autorități contractante, care are ca obiect execuția de lucrări, furnizarea de produse sau prestarea de servicii. Cu toate acestea, în forma în care este redactat caietul de sarcini, ar rezulta că ofertanții sunt obligați să acorde gratuități autorității contractante, în sensul de a accepta neplata a doua treimi (66%) din orele de staționare, deși mijloacele mecanizate pentru efectuarea dezăpezirii și personalul deservent al acestora sunt la dispoziția acestora din urmă.

De asemenea, mai invocă și prevederile art. 2 alin. 1) lit. c) din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, conform cărora sunt asimilate actelor administrative și contractele încheiate de autoritățile publice care au ca obiect punerea în valoare a bunurilor proprietate publică, executarea lucrărilor de interes public, prestarea serviciilor publice, achizițiile publice, motiv pentru care, contractul de achiziție publică este un contract administrativ (act administrativ asimilat). În acest context, precizează contestatoarea, un rol important în concilierea interesului public cu interesul privat în contractele administrative îl are păstrarea echilibrului contractual financiar, justificat de faptul că acest principiu constituie expresia voinței părților, echilibrul financiar

funcționează în interesul serviciului public, reunind cele două elemente ale contractului administrativ, interesul public și interesul privat.

Prin raportare la cele de mai sus, societatea contestatoare afirmă că autoritatea contractantă, încă din faza de inițiere a procedurii de atribuire în cauză, a stabilit că se vor achita doar o treime din prețul tarifelor de staționare a utilajelor în situația în care perioada de staționare în baza va depăși 72 de ore consecutive, aspect de natură a crea un dezechilibru financiar între obligațiile pe care le are contractantul în perioada de staționare a utilajelor și avantajele de natură financiară pe care le poate obține pentru menținerea la dispoziția autorității contractante a utilajelor de dezăpezire și a deservențelor acestora.

În concluzie, susține contestatoarea, prin cerința respectivă, autoritatea contractantă menține un dezechilibru contractual major în ceea ce privește plata parțială a orelor de staționare a utilajelor de dezăpezire în cazul în care perioada de staționare va depăși 72 de ore consecutive, cu toate că în ultimii doi ani, Guvernul României a intervenit în piața lucrărilor de construcții a proiectelor de infrastructura rutiere și a adoptat o serie de acte normative ce au avut ca scop reechilibrarea contractelor de achiziție publică în temeiul impreviziunii contractuale. Cu toate acestea, autoritatea contractantă a ignorat aceste împrejurări și a instituit un mecanism de plată a tarifelor de staționare a utilajelor care discriminează, în mod evident, operatorii economici participanți la procedura de atribuire.

Pe cale de consecință, societatea contestatoare solicită ca autoritatea contractantă să modifice prevederile caietului de sarcini și ale modelului de contract subsecvent de servicii de dezăpezire astfel încât operatorii economici care vor fi declarați câștigători a procedurii de atribuire să aibă posibilitatea să fie plătiți pentru toate perioada de staționare efectivă a utilajelor, în opinia sa, modificarea documentației de atribuire putându-se realiza prin eliminarea clauzei nr. 4.2.7. din caietul de Sarcini, respectiv art. 5.2. alin. 3) din modelul de contract subsecvent. În măsura în care autoritatea contractantă nu va elimina din caietul de sarcini și din modelul de contract subsecvent de lucrări clauzele care limitează plata orelor de staționare, în opinia contestatoarei, aceasta din urmă are posibilitatea de a indica o anumită perioadă în care condițiile meteo vor fi favorabile și în care utilajele de dezăpezire și personalul deservent vor fi la dispoziția autorității contractante, eliminând obligația ca personalul deservent și utilajele de dezăpezire să rămână permanent la dispoziția sa. În susținere, invocă jurisprudența CNSC-ului.

Referitor la cerința din caietului de sarcini - secțiunea 4.1.1.- Dotări obligatorii necesare pentru utilaje potrivit cărora, *„sistemul de funcționare al răspânditorului de material să fie comandat exclusiv din cabină, cu sistem hidraulic cu motor auxiliar. Nu se accepta ca echipamentul RSP să fie antrenat cu roata ajutătoare pe sol, sau de*

roata mașinii", societatea contestatoarea susține că cerința în cauză este restrictivă întrucât singura diferență dintre un răspânditor de material cu sistem hidraulic cu motor auxiliar și un răspânditor cu roată ajutătoare pe sol sau de roata mașinii este că primul se antrenează prin intermediul unui motor auxiliar propriu, iar cel de-al doilea se antrenează prin sistemul utilajului purtător. Cu excepția răspânditoarelor de materiale angrenate mecanic, care sunt excluse din start din aceasta procedură de achiziție din cauza faptului că nu pot fi echipate cu pupitre de comandă din cabina utilajelor, toate răspânditoarele utilizate în activitatea de dezăpezire sunt angrenate hidraulic și sunt dotate constructiv cu pupitre de comanda din cabina utilajului și indiferent dacă antrenarea sistemului hidraulic se face cu motor auxiliar de către sistemul hidraulic propriu al utilajului purtător, cu roată ajutătoare pe sol sau cu roata autovehiculului purtător, toate răspânditoarele de materiale antiderapante sunt dotate constructiv cu pupitre de comandă. În opinia sa, sistemul hidraulic al răspânditorului este compus din câteva hidromotoare angrenate de o pompă hidraulică care poate fi antrenată, după caz, de motorul auxiliar al utilajului purtător, de roata utilajului purtător sau de roata ajutătoare pe sol, neexistând nicio diferență în funcționarea răspânditorului, indiferent de modul de antrenare al pompei hidraulice.

În situația în care nu pot fi dispuse masuri de remediere care să permită continuarea legală a procedurii de atribuire, contestatoarea solicită anularea procedurii în temeiul art. 26 alin. (7) din Legea nr. 101/2016.

În drept, dispozițiile legale invocate în contestație. Ca probe, înscrisuri.

Prin corespondența înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 30214/16.05.2024, societatea ... SRL a transmis în original recipisa de consemnare cu nr. 210220822/1 din 13.05.2024, emise de CEC Bank – Sucursala Suceava, în cuantum de 220.000,00 lei aferentă dosarului nr. ... (Lot. 4).

Prin adresa cu nr. 29721/1629,1630,1632/C6/15.05.2024, C.N.S.C. a solicitat contestatoarea constituirea cauțiunii legale pentru fiecare Lot contestat în parte.

Prin corespondența înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 30596/17.05.2024, societatea ... SRL a transmis în original recipisa de consemnare cu nr. 210233699/1 din 16.05.2024, emise de CEC Bank – Sucursala Suceava, în cuantum de 220.000,00 lei aferentă dosarului nr. ... (Lot. 7), precizând totodată că: *„renunțăm la contestația înregistrată la Consiliu sub nr. 28850 din 13.05.2024 pentru Lotul 3 – SDN Botoșani, de asemenea înțelegem că pentru aceasta nu mai trebuie să constituim cauțiune.”*

Prin adresa nr. 2/7746/16.05.2024, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 30640/17.05.2024, autoritatea contractantă transmite un punct de

vedere prin care solicită respingerea contestațiilor formulate de ... SRL ca nefondate/neîntemeiate.

Astfel, referitor la modificarea prevederilor caietului de sarcini și ale modelului de contract subsecvent, cu „(...) *eliminarea clauzei nr. 4.2.7 din caietul de sarcini*”, autoritatea contractantă reiterează explicația potrivit căreia pe parcursul derulării ultimelor acorduri cadru de întreținere curentă pe timp de iarnă, în perioada 2016 - 2020, respectiv 2020 - 2024, când a fost utilizat același tip de contract pentru serviciile de dezăpezire, a constatat că există perioade mari de timp (uneori chiar mai mari de 45 de zile), în care, datorita condițiilor meteorologice favorabile, respectiv a temperaturilor înregistrate, nu este necesară folosirea utilajelor prestatorului care sunt prezente în bazele de dezăpezire, care, practic, doar staționează, generând cheltuieli autorității contractante.

Similar punctului de vedere față la contestațiile depuse de ... SRL, arată că în situația în care condițiile meteorologice prognozate sunt favorabile și nu este necesară folosirea utilajelor prestatorului, s-ar fi putut opta pentru varianta de a emite ordine de ieșire din baze pentru utilaje, pentru perioada de timp în care condițiile meteorologice sunt favorabile, iar ulterior, în momentul în care condițiile meteorologice ar fi devenit nefavorabile și se impune folosirea utilajelor, să emită ordine de intrare în baze.

Față de cele de mai sus, autoritatea contractantă precizează că menține opinia potrivit căreia condiția impusă este în avantajul Prestatorilor, întrucât aceștia vor avea posibilitatea de a fi plătiți (8 ore din 24) inclusiv în cazul în care, în acel interval, nu realizează activitate de dezăpezire.

Cu privire la modificarea prevederilor caietului de sarcini și ale modelului de contract subsecvent, cu „*eliminarea art. 5.2 alin.(3) din modelul de contract subsecvent de servicii de dezăpezire*”, autoritatea contractantă menționează că acest contract este unul administrativ, în care interesul public primează, motiv pentru care administrația publică, „în calitate de purtătoare a prerogativelor de putere publică și, în consecință superioară particularului, poate stabili unele clauze contractuale și impune sancțiuni”. În acest sens, menționează că aceste contracte administrative conțin clauze ce pot fi total diferite de cele dintr-un contract privat, al căror scop este de a se asigura că „operatorul economic desemnat câștigător, va face toate demersurile, sub toate aspectele, în vederea realizării cu celeritate a obiectivului de interes național”.

Referitor la critica contestatoarei față de prevederile caietului de sarcini - Secțiunea 4.1.1 – „*Dotări obligatorii necesare pentru utilaje potrivit cărora, sistemul de funcționare al răspânditorului de material sa fie comandat exclusiv din cabina, cu sistem hidraulic cu motor auxiliar. Nu se acceptă ca echipat RSP să fie antrenat cu roata ajutătoare la sol,*

sau de roata mașinii", autoritatea contractantă susține că a introdus această cerință deoarece utilajele care au echipamentul RSP acționat de roată ajutătoare nu pot controla eficient pornirea/oprirea răspândirii sării, aceasta fiind condiționată de mișcarea utilajului. Din acest motiv, utilajele respective nu se pot folosi la patrulare, care necesită răspândirea sării cu rol preventiv numai pe anumite sectoare de drum din traseul pe care îl are de parcurs și în anumite circumstanțe, conform normativ AND 525.

Totodată, autoritatea contractantă afirmă că utilajele care au echipamentul RSP acționat de roată ajutătoare nu au un bun control al consumului de sare pentru că încep să răspândească sare în momentul pornirii de pe loc, respectiv sunt obligate să consume întreaga cantitate de sare, neavând posibilitatea de descărcare a sării, fapt ce conduce la un consum de sare inefficient, diminuând stocurile bazelor de dezăpezire și punând autoritatea contractantă să cheltuie fonduri pentru reîntregirea stocurilor de sare. De asemenea, în momentul în care sunt episoade cu precipitații de ninsoare abundentă sau viscol, roata ce ajută la răspândirea materialului antiderapant se blochează, îngheață, fapt ce duce la îngreunarea procesului tehnologic de dezăpezire, acest lucru punând în pericol participanții la trafic.

În consecință, autoritatea contractantă consideră că cerința din caietul de sarcini privind dotările obligatorii necesare nu este restrictivă și prevederile documentației de atribuire trebuie să rămână nemodificate.

Prin adresa înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 33030/28.05.2024, contestatoarea ... SRL înaintează „*note de concluzii*”, reiterând criticile față de prevederile din caietul de sarcini și contractul subsecvent, aferente lotului nr. 5.

În opinia societății contestatoare, punctul de vedere transmis de către autoritatea contractantă este simplist și bazat „pe speculații din piață”, iar justificările acesteia bazate pe practica anilor anteriori în încheierea acordurilor cadru, precum și pe modificările meteorologice, respectiv că cerințele de la art. 4.2.7. din caietul de sarcini vin de fapt în avantajul prestatorilor, nu pot fi considerate argumente concrete prin care să răstoarne criticile din contestație, situație în care, prin raportare la natura oneroasă a contractului de achiziții publice, impunerea unui tarif zero după 72 de ore de așteptare, cu alocarea resurselor materiale și umane la dispoziția autorității, este nelegală.

Din documentele depuse la dosarul cauzei și din susținerile părților, Consiliul reține următoarele:

..., în calitate de autoritate contractantă, a inițiat procedura de atribuire prin „licitație deschisă”, online, fără etapă finală de licitație electronică, a acordului-cadru de achiziție publică de servicii, pe loturi, având ca obiect „*Acord-cadru Servicii de întreținere curentă pe timp de iarnă anul I – IV, lot 1-7*”, cod CPV 90620000-9 Servicii de dezăpezire

(Rev.2), prin publicarea, în S.E.A.P. a anunțului de participare nr. .../29.04.2024.

Potrivit pct. II.1.6) din anunțul de participare mai sus menționat, acordul-cadru este împărțit în 7 loturi, acestea fiind descrise în cadrul pct. II.2) astfel: Lot 1 – SDN Bacău, Lot 2 – SDN Bârlad, Lot 3 – SDN Botoșani, Lot 4 – SDN Câmpulung Moldovenesc, Lot 5 – SDN Iași, Lot 6 – SDN Piatra Neamț și Lot 7 – SDN Suceava.

De asemenea, la pct. II.2.5) din cadrul anunțului de participare, autoritatea contractantă a menționat că va utiliza criteriul de atribuire „*cel mai bun raport calitate-preț*”, având următorii factori de evaluare și ponderi aferente: „*Prețul ofertei*” – 75%; „*Norma de poluare a utilajelor (NP)*” – 25%. La pct. II.1.5) din cadrul aceluiași document, se menționează valoarea estimată totală a acordului-cadru, de 452.277.362,20 lei, fără TVA.

În urma luării la cunoștință a conținutului aferent documentației de atribuire, au formulat contestații următorii operatori economici: societatea ... SRL - lotul nr. 5 (dosar nr. ...); societatea ... SRL - loturile nr. 1, 2, 3 și 6 (dosarele nr. ..., ..., ... și ...); societatea ... SRL - loturile nr. 4, 7 și 3 (dosarele ..., ... și ...).

Consiliul constată că societățile ... SRL, ... SRL și ... SRL, au constituit cauțiunea în cuantumul și în termenul prevăzut la art. 61¹ din Legea nr. 101/2016, aferentă loturilor contestate.

De asemenea, reține că societatea ... SRL a formulat „*cerere de renunțare*” la contestația ce formează obiectul dosarului nr. ..., pentru lotul nr. 3.

Examinând susținerile părților, probatoriul aflat la dosarul cauzei și dispozițiile legale aplicabile, Consiliul constată că nemulțumirile societăților contestatoare enunțate anterior vizează anumite prevederi din documentația de atribuire, aferentă loturilor 1, 2, 3, 4, 5, 6 și 7.

În ceea ce privește contestația formulată de către societatea ... SRL, referitoare la Lotul 3 - S.D.N -Botoșani, Consiliul constată că, prin adresa nr. 977/16.05.2024, înregistrată la Consiliu sub nr. 30596/17.05.2024, aceasta a formulat cerere de renunțare la contestația înregistrată la CNSC cu nr. 28850/13.05.2024, pentru acest lot.

În aceste condiții, devin aplicabile dispozițiile art. 26 alin. (8) din Legea nr. 101/2016, potrivit cărora: „*Consiliul poate lua act, oricând în cursul soluționării contestației, de renunțarea la aceasta de către contestator*”.

Prin urmare, în temeiul legal mai sus invocat, Consiliul urmează să ia act de renunțarea, de către societatea ... SRL, la soluționarea contestației sale formulată în contradictoriu cu autoritatea contractantă ..., în ceea ce privește Lotul nr. 3 - S.D.N -Botoșani.

Din analiza contestațiilor formulate de către societățile:

- ... SRL pentru Lotul 5 – SDN Iași;

- ... SRL pentru Lotul -1 – SDN Bacău, Lotul 2 – SDN Bârlad, Lotul 3 – SDN Botoșani; Lotul 6 –SDN Piatra-Neamț;
- ... SRL pentru Lotul 4 – SDN Câmpulung Moldovenesc, Lotul 7 – SDN Suceava, Lotul 3 – SDN Botoșani,

Consiliul constată că există nemulțumirea comună legală de modul în care autoritatea contractantă a stabilit anumite cerințe în caietul de sarcini, la de la cap. 4.2 - *Tarife, elemente constitutive ale tarifului*.

Astfel, cerința criticată de societăți contestatoare vizează pct. 4.2.7 al capitolului de mai sus, respectiv:

„In situatia in care perioada de stationare pentru utilajele stationate in baze depășește 72 de ore consecutive, plata acestora in continuare se va confirma si efectua pentru doar 8 ore din 24, la tarif de stationare.

Calculul pentru cele 72 de ore se va efectua incepand cu ultima ora de acțiune confirmata.

Tarifele unitare de acționare-stationare, se vor oferta in baza costurilor reale din piața, justificate de elemente constructive, astfel:

Tarif acționare	Tarif stationare
• cheltuieli cu amortismmentul	• cheltuieli cu amortismmentul
• cheltuieli cu combustibilul	• cheltuieli salarizare
• cheltuieli cu lubrifiantii	• taxe
• cheltuieli salarizare	• cheltuieli indirecte
• cheltuieli anvelope	• rofit
• cheltuieli acumulatori	
• taxe	
• cheltuieli indirecte	
• profit	

Ofertanții vor pastra aceleași procente pentru cheltuielile indirecte si profit in cadrul fiecărui pret unitar ofertat.”

În opinia acestora, cerința în discuție este în contradicție cu cea de la pct. 4.2.3 - *„In perioadele de timp, in care condițiile meteo-rutiere sunt favorabile, atat personalul deservent cat si mijloacele de mecanizare vor ramane la dispoziția beneficiarului”.*

Față de modul în care autoritatea contractantă a ales să formuleze cerințele enunțate anterior, Consiliul apreciază că sunt întemeiate criticile contestatoarelor în acest sens.

În justificarea acestei concluzii, Consiliul are în vedere și faptul că în caietul de sarcini, tot la cap. 4.2 *Tarife, elemente constitutive ale tarifului*, la pct. 4.2.1, se precizează că prestațiile utilajelor închiriate se vor tarifa și plăti cu următoarele tarife:

„Tarif acționare = tariful care se aplică pentru timpul din programul de lucru în care mijloacele de mecanizare funcționează din momentul emiterii ordinului/dispoziției date de reprezentanții S.I.A./S.D.N. și înregistrarea utilajului în registrul de intrare/ieșire de la baza de deszăpezire, coroborat cu orele active din fișa GPS a utilajului.

Tarif staționare (tehnologic) = tariful care se aplică pentru timpul în care mijloacele de mecanizare staționează”

iar la cap. 5.1. – *Cerințe generale*, au mai fost prevăzute următoarele:

5.1.5 Prezentarea la S.I.A./S.D.N. sau în bazele de deszăpezire a utilajelor se va face conform Ordinului de intrare în baze, într-un interval de maxim 24 ore de la emiterea Ordinului și până la intrarea în baza de deszăpezire.

La intrarea în Bazele de deszăpezire se va întocmi un proces verbal Anexa nr.4 între reprezentantul Prestatorului și Șeful bazei de deszăpezire, în care se va consemna starea utilajului și a echipamentelor (corespunde, nu corespunde).

5.1.6 Beneficiarul își rezervă dreptul de a modifica unilateral perioada de execuție a contractului subsecvent „în funcție de asigurarea financiară și de condițiile meteo”; notificarea va fi făcută cunoscută Prestatorului cu cel puțin 48 de ore înainte de aplicare.

Beneficiarul poate modifica perioada de închiriere, numărul de autovehicule și utilaje cu deservent, numărul de ore/utilaj și locația, în funcție de fondurile repartizate sau de apariția unor circumstanțe care nu au putut fi prevăzute la data încheierii contractului.”

Față de cele evocate, Consiliul constată că autoritatea contractantă a impus ca mijloacele de mecanizare și personalul deservent să fie la dispoziția sa și *în perioadele de timp, în care condițiile meteo-rutiere sunt favorabile*. Cu toate acestea, nu vor fi plătite decât 8 ore din 24 cu tarif de staționare.

Or, în condițiile în care a fost impusă prezența atât a personalului, cât și a utilajelor, și fiind prevăzute tarife separate pentru orele de staționare, este justificată cererea de a se plăti orele efectiv staționate.

De altfel, în Anexa 2B – *Centralizator deszăpezire pe DN* s-a prevăzut un tarif distinct pentru orele de staționare, iar utilajele vor staționa, spre exemplu 72 ore consecutiv, astfel că autoritatea contractantă trebuie să plătească orele staționate (72 ore) și nu un număr mai mic.

Acest lucru este determinat de faptul că, potrivit art. 3 alin. (10 lit. l) din Legea nr. 98/2016, contractul de achiziție publică este definit ca fiind: *„contractul cu titlu oneros, asimilat, potrivit legii, actului administrativ, încheiat în scris între unul sau mai mulți operatori economici și una ori mai multe autorități contractante, care are ca obiect execuția de lucrări, furnizarea de produse sau prestarea de servicii”,* prin urmare, autorității îi revine obligația de a plăti toate orele efectuate,

respectiv cele de acționare și cele de staționare, neputându-se admite plata parțială a orelor de staționare.

Legat de acest aspect, Consiliul nu va reține ca întemeiate susținerile autorității contractante potrivit cărora pe parcursul derulării ultimelor acorduri cadru de întreținere curentă pe timp de iarnă, în perioada 2016-2020, respectiv 2020-2024, a fost utilizat același tip de contract pentru serviciile de dezăpezire, însă, datorita condițiilor meteorologice favorabile, respectiv a temperaturilor înregistrate, nu este necesară folosirea utilajelor prestatorului care sunt prezente în bazele de dezăpezire, astfel că aceste utilaje, practic, doar staționează, generându-i cheltuieli, deoarece modul în care ... trebuie să-și întocmească documentația de atribuire, trebuie să se raporteze, pe de o parte, la noile schimbări meteorologice, iar, pe de altă parte, indiferent de aceste schimbări, nu poate bloca utilajele și personalul deservent, deținute de către un ofertant, dar să plătească doar parțial staționarea, așa cum s-a arătat mai sus.

De asemenea, Consiliul va respinge ca neîntemeiată și afirmația autorității conform căreia *„condiția impusă este în avantajul Prestatorilor, întrucât aceștia vor avea posibilitatea de a fi plătiți (8 ore din 24) inclusiv în cazul în care, în acel interval, nu realizează activitate de dezăpezire”*, întrucât, respectivele utilaje (buldoexcavator, tractor de mare capacitate etc.) cu deservenți ar fi putut fi folosite în alte scopuri, în condiții meteorologice favorabile, deci când nu este nevoie de dezăpezire.

Or, la pct. 4.2.3, din caietul de sarcini, s-a impus ca atât personalul deservent, cât și mijloacele mecanizate să rămână la dispoziția beneficiarului, chiar în condiții meteo-rutiere favorabile, neexistând niciun fel de informații referitoare la timpul de lucru al mecanicilor sau alte condiții pe care ofertanții să le aibă în vedere la întocmirea propunerii financiare.

Prin urmare, în forma în care este redactat caietul de sarcini, ofertanții sunt obligați la acordarea de gratuități autorității, în sensul de a accepta neplata unor ore de staționare, deși mijloacele de mecanizare și personalul deservent sunt la dispoziția sa.

Relevant este și faptul că obiectul acordului-cadru, conform cap. II.1.1. din anunțul de participare nr. CN 1068439/29.04.2024, este de asigurare a întreținerii curente pe timp de iarnă, astfel că, necesitatea sa obiectivă trebuie raportată la obiectul acordului-cadru. Or, impunerea condiției ca utilajele și personalul deservent să fie la dispoziția autorității contractante fără să acționeze, excede îndeplinirii necesității sale care derivă din obiectul acordului-cadru, astfel cum a fost definit prin caietul de sarcini, și principiilor care stau la baza achizițiilor publice prevăzute la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016.

În concluzie, în cazul în care autoritatea contractantă dorește ca mijloacele de mecanizare și personalul deservent să fie la dispoziția sa

chiar dacă nu sunt utilizate o anumită perioadă de timp, aceasta are obligația de a plăti contravaloarea serviciilor în totalitatea lor.

De astfel, în punctul său de vedere (comun pentru toate contestațiile, pe acest aspect) autoritatea contractantă nu a prezentat explicații/detalii concrete/edificatoare referitoare la modul de întocmire a ofertei, ci a afirmat repetitiv că societățile contestatoare urmăresc să *obțină niște avantaje pentru sine, în detrimentul Autorității Contractante*, dar fără a indica respectivele avantaje.

Prin urmare, față de cele expuse, Consiliul va obliga autoritatea contractantă la modificarea caietului de sarcini, astfel încât operatorii economici să fie plătiți pentru perioada de staționare efectivă.

Totodată, autoritatea va putea, fie să elimine cerința de la cap. 4.2.7 din caietul de sarcini, fie să prevadă o anumită perioadă în care condițiile meteo sunt favorabile și în care personalul deservent și mijloacele de mecanizare vor fi la dispoziția sa, perioadă pentru care va fi plătit tariful de staționare, eliminând obligația ca personalul și mijloacele de mecanizare să rămână permanent la dispoziția sa.

În oricare dintre variantele alese, autoritatea contractantă va trebui să asigure operatorilor economici informații complete și explicite cu privire la timpul de staționare și plata acestuia, astfel încât aceștia să-și poată întocmi oferta în mod corespunzător, ... fiind obligată să respecte dispozițiile art. 154 din Legea nr. 98/2016, care stabilesc: *„Autoritatea contractantă are obligația de a elabora documentația de atribuire care conține toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire.”*

Pe cale de consecință autoritatea va fi obligată să modifice și clauzele contractuale din modelul contractului subsecvent, astfel încât să fie corelate noile informații pe aspectul soluționat mai sus.

În continuare, Consiliul se va pronunța asupra celorlalte critici ale societății ... SRL.

Astfel, în ceea ce privește contestarea:

-pct. 5.1.7: *«După o perioadă de „așteptare” (staționare tehnologică), la intervenție utilajul va trebui să funcționeze la parametri normali. În situația în care se constată că este defect, nu se mai plătesc orele de staționare de la momentul ultimei intervenții»*

și

-pct. 5.1.13: *„Beneficiarul (...-SA Central, ..., SIA/SDN, CIC/BAZA) isi rezerva dreptul de a controla buna desfasurare a prestațiilor, prin verificări anuntate sau inopinate ale bazelor de dezăpezire.*

In cazul in care in timpul unei verificări, se constata ca un utilaj este defect sau deserventul acestuia lipseste (nu se poate face proba funcționării corespunzătoare a utilajului), utilajul se va considera defect

și pentru acesta nu se vor mai confirma și plăți orele de staționare de la momentul ultimei intervenții”,

Consiliul nu va admite solicitarea ... SRL de eliminare a sintagmei: *„nu se vor mai confirma și plăți orele de staționare de la momentul ultimei intervenții”,* întrucât, autoritatea nu a prezentat explicații și detalii cu privire la această procedură, respectiv cine va constata defecțiunea, condițiile, personalul implicat în acest sens etc.

Relevantă este chiar observația contestatoarei referitoare la faptul că un utilaj poate fi considerat defect doar prin simplu fapt că, *in care in timpul unei verificări* deserventul lipsește, *in care in timpul unei verificări*, deoarece, este evident că defecțiunea unui utilaj nu poate fi stabilită de prezenta sau absența deserventului, fiind noțiuni total diferite.

Prin urmare, față de cele evocate, Consiliul va obliga autoritatea contractantă de a prezenta explicații/justificări clare pe acest aspect, fie și printr-o nouă reformulare a celor două cerințe astfel încât să respecte art. 154 din Legea nr. 98/2016, citat anterior, coroborat cu art. 20 alin. (2) din HG nr. 395/2016: *„Documentația de atribuire conține orice cerință, criteriu, regulă și alte informații necesare pentru a asigura ofertantului/candidatului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de aplicare a procedurii de atribuire.”*

De asemenea, și în acest caz, autoritatea va fi obligată să efectueze corelările necesare cu clauzele contractuale din contractul subsecvent aferente acestui subiect.

Ultima critică a societății ... SRL vizează pct. 5.1.8 din caietul de sarcini, respectiv: *„Prestatorul are obligația de a repara sau înlocui utilajele defecte cu altele cu aceleași caracteristici tehnice în termen de 8 ore de la constatarea defecțiunilor de către Beneficiar. Începând (cu) al doilea utilaj defect/baza sau punct de sprijin termenul de înlocuire se va reduce la maxim 4 ore”,* societatea contestatoare apreciază că termenul de *„min. 48 de ore”* este unul fezabil și solicită eliminarea tezei a doua privind al doilea utilaj cu un timp de reparare de 4 ore.

Din analiza susținerilor contestatoarei, precum și ale autorității contractante, Consiliul constată că cerința în cauză este justificată, astfel că nu va admite solicitarea contestatoarei de reformularea ei, conform dorințelor acesteia.

În justificarea acestei finalități, Consiliul are în vedere, pe de o parte, specificul acestor servicii sezoniere, care implică o acțiune rapidă atunci când ninsorile vor fi abundente, va fi viscol etc., iar, pe de altă parte, că prin sintagma *„sau înlocui utilajele defecte”,* se dă posibilitatea prestatorului nu doar de a repara, ci de a schimba, în situații critice, utilajul respectiv.

Intervalul de min. 48 de ore pe care îl propune societatea contestatoare este mare, raportat la eventualele condiții meteo enunțate mai sus. De altfel, ținând seama de natura acestui contract de achiziție

publică, prestatorul este obligat în a-și asigura un plan de rezervă pentru situațiile specifice pe timp de iarnă.

În continuare, prin raportare la dispozițiile art. 26 alin. 9) din Legea nr. 101/2016, conform căroră *„Consiliul poate obliga, la cerere, partea în culpă, la plata cheltuielilor efectuate pentru soluționarea contestației. Cuantumul, detalierea și documentele doveditoare ale cheltuielilor efectuate sunt prezentate în cerere, care trebuie depusă înainte de pronunțarea deciziei de soluționare a contestației”*, Consiliul reține că societatea contestatoare a prezentat factura nr. 464/08.05.2024 în valoare de 8.330,00 lei și OP 417421108/10.05.2024.

Față de cele evocate, Consiliul va admite, în parte, contestația formulată de către societatea ... SRL, în contradictoriu cu autoritatea contractantă ..., pentru lotul 5, astfel:

- va obliga autoritatea contractantă:
- fie la modificarea caietului de sarcini, astfel încât operatorii economici să fie plătiți pentru perioada de staționare efectivă;
- fie la eliminarea cerinței de la cap. 4.2.7 din caietul de sarcini;
- fie să prevadă o anumită perioadă în care condițiile meteo sunt favorabile și în care personalul deservent și mijloacele de mecanizare vor fi la dispoziția sa, perioadă pentru care va fi plătit tariful de staționare, eliminând obligația ca personalul și mijloacele de mecanizare să rămână permanent la dispoziția sa;
- pentru pct. 5.1.7 și pct. 5.1.13, de a prezenta explicații/justificări clare pe acest aspect, fie și printr-o nouă reformulare a celor două cerințe;
- să efectueze corelările necesare cu clauzele contractuale din contractul subsecvent.

Va respinge ca nefondate celelalte solicitări.

Va obliga autoritatea contractantă la plata sumei de 4.000,00 de lei reprezentând parte din cheltuielile de judecată solicitate.

În continuare, Consiliul va analiza contestațiile formulate de către societatea ... SRL, în ceea ce privește Loturile: 1 – SDN Bacău, 2 – SDN Bârlad, 3 – SDN Botoșani; 6 – SDN Piatra-Neamț, care conțin aceleași critici.

Referitor la prima critică legată de modalitatea de tarificare a perioadelor de timp în care mijloacele mecanice staționează, prin indicarea cap. 4.2.7 din caietul de sarcini, Consiliul s-a pronunțat anterior, în sensul admiterii și obligării autorității contractante în a efectua măsurile de remediere indicate, astfel că va fi admisă.

A doua critică a societății ... SRL vizează factorul de evaluare tehnic, apreciat cu 25%, respectiv algoritmul de calcul impus, care nu face distincția între utilajele cu norma de poluare Euro 1 și Euro 2, *„după cum nu se face nicio distincție între norma de poluare EEV (norma de poluare intermediară între Euro 5 și Euro 6) și normele de*

poluare Euro 5 și Euro 6”, contestatoarea solicitând ca norma de poluare EURO 2 să fie apreciată cu 5 puncte

În fișa de date a achiziției, la cap.II.2.5 *Criterii de atribuire*, se regăsește factorul tehnic de „*Norma de poluare a utilajelor (NP)*”- 25 puncte, cu următorul algoritm de calcul:

Pentru fiecare autoutilaj se va acorda urmatorul punctaj:

a. Pentru NP – Euro 6, hibrid, electric – 25 pct.;

b. Pentru NP – Euro 5 – 20 pct.;

c. Pentru NP – Euro 4 – 15 pct.;

d. Pentru NP – Euro 3 – 10 pct.;

e. Pentru NP – Euro 2 și Euro 1 – 0 pct.

f. Pentru NP –non-Euro – propunere tehnica neconforma, respectiv nu se accepta utilaje non-Euro.

Punctajul se va acorda dupa urmatoarea formula:

$$PCT = (N1+N2+N3+N4+N5+N6)/T$$

PCT – punctaj componenta tehnica;

N1 – numarul de autoutilaje cu norma de poluare Euro 6, Hibrid, Electric x 25 pct.;

N2 - numarul de autoutilaje cu norma de poluare Euro 5 x 20 pct.;

N3 - numarul de autoutilaje cu norma de poluare Euro 4 x 15 pct.;

N4 - numarul de autoutilaje cu norma de poluare Euro 3 x 10 pct.;

N5 - numarul de autoutilaje cu norma de poluare Euro 2 x 0 pct.;

N6 - numarul de autoutilaje cu norma de poluare Euro 1 x 0 pct.;

T – numarul total de utilaje(le) multifunctionale cu tractiune integrala si autobasculante cu formula rotilor”.

Având în vedere că între norma de poluare Euro 2 și norma de poluare EURO 1 nu există niciun fel de departajare, Consiliul va admite critica societății ... SRL, astfel că va obliga autoritatea contractantă să acorde 5 puncte pentru autovehiculele cu norma de poluare EURO 2.

Acest lucru este justificat de faptul că pentru toate celelalte norme de poluare autoritatea a prezenta un punctaj distinct, doar pentru acestea doua nu, în condițiile în care și între de poluare EURO 2 și norma de poluare Euro 1 există diferențe pe care le-a subliniat contestatoarea, asupra cărora autoritatea contractantă nu a avut nicio obiecție. De altfel, autoritatea, prin afirmația „*normă de poluare EURO 1 este prezentă pe utilajele/autoutilajele cu o fabricație 1992 - 1996 (32 ani vechime), iar EURO 2 pentru utilajele/autoutilajele cu o fabricație 1997-2000 (27 ani vechime)*”, confirmă faptul că există o diferență între anii de fabricație, care, evident, generează și diferențe tehnice, inclusiv asupra poluării mediului.

Or, în condițiile în care, de exemplu, și între norma de poluare EURO 3, introdusă pentru autovehiculele fabricate după anul 2001 și norma de poluare EURO 4, introdusă pentru autovehiculele fabricate după anul 2005, este firesc ca și în cazul acestor norme de poluare în discuție să existe o departajare.

Față de cele evocate, Consiliul nu va reține ca întemeiată susținerea autorității contractante potrivit căreia *„acordarea unui punctaj de 0 puncte pentru utilajele/autoutilajele ce au norma de poluare EURO 1 și EURO 2 nu îngrădește și nu restricționează niciun potențial ofertat pentru a participa la procedura de licitație”*, întrucât, așa cum s-a precizat anterior, există o diferență între aceste două norme de poluare, care trebuie evidențiată.

În concluzie, Consiliul va admite, contestația formulată de către societatea ... SRL, în contradictoriu cu autoritatea contractantă ..., pentru loturile 1, 2, 3 și 6 și va obliga autoritatea contractantă:

- fie la modificarea caietului de sarcini, astfel încât operatorii economici să fie plătiți pentru perioada de staționare efectivă;
- fie la eliminarea cerinței de la cap. 4.2.7 din caietul de sarcini;
- fie să prevadă o anumită perioadă în care condițiile meteo sunt favorabile și în care personalul deservent și mijloacele de mecanizare vor fi la dispoziția sa, perioadă pentru care va fi plătit tariful de staționare, eliminând obligația ca personalul și mijloacele de mecanizare să rămână permanent la dispoziția sa;
- să efectueze corelările necesare cu clauzele contractuale din contractul subsecvent;
- să acorde 5 puncte pentru autovehiculele cu norma de poluare EURO 2.

Va respinge ca nedovedită solicitare de obligare autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată.

Următoarele contestații formulate de către societatea ... SRL, asupra cărora Consiliul se va pronunța pe fond, se referă la Lotul 4 – SDN Câmpulung Moldovenesc și Lotul 7 – SDN Suceava.

Referitor la prima critică legată de modalitatea de tarifare a perioadelor de timp în care mijloacele mecanice staționează, prin indicarea cap. 4.2.7 din caietul de sarcini, Consiliul s-a pronunțat anterior, în sensul admiterii și obligării autorității contractante în a efectua măsurile de remediere indicate, astfel că va fi admisă.

A doua critică vizează cap. 4.1.1. – *Dotări obligatorii necesare pentru utilaje*, din caietul de sarcini, respectiv cerința: *„sistemul de funcționare al răspânditorului de material sa fie comandat exclusiv din cabina, cu sistem hidraulic cu motor auxiliar. Nu se accepta ca echipamentul RSP sa fie antrenat cu roata ajutatoare pe sol, sau de roata mașinii”*, societatea contestatoare susținând că respectiva cerință este restrictivă, deoarece *„singura diferență dintre un răspânditor de material cu sistem hidraulic cu motor auxiliar și un răspânditor cu roată ajutătoare pe sol sau de roata mașinii este că primul se antrenează prin intermediul unui motor auxiliar propriu, iar cel de-al doilea se antrenează prin sistemul utilajului purtător”*.

Totodată, societatea ... SRL afirma că, din punct de vedere tehnic, al capacității și vitezei de împrăștiere a materialului antiderapant,

ambele sisteme de răspândire, respectiv atât cel antrenat de un motor auxiliar, cât și cel antrenat de roata utilajului purtător sau de roata ajutătoare la sol, sunt la fel de performante. Prin urmare, în opinia sa, cerința în discuție restricționează participarea operatorilor economici care nu dețin sisteme hidraulice cu motoare auxiliare pentru răspânditoare de material antiderapant.

Legat de acest aspect, autoritatea contractantă, în punctul său de vedere nr. 217746/16.05.2024, înregistrat la CNSC cu nr. 30640/17.05.2024, nu acceptă cele susținute de către contestatoarei, motivat de următoarele considerente, care au stat la baza cerinței în discuție:

„- utilajele care au echipamentul RSP actionat de roată ajutătoare nu pot controla eficient pornirea/oprirea răspândirii sării, aceasta fiind condiționată de mișcarea utilajului. Din acest motiv, aceste utilaje nu se pot folosi la patrulare care necesită răspândirea sării cu rol preventiv numai pe anumite sectoare de drum din traseul pe care îl are de parcurs și în anumite circumstanțe, conform normativ AND 525;

- utilajele care au echipamentul RSP actionat de roată ajutătoare nu au un bun control al consumului de sare. Acestea încep să răspândească sare în momentul pornirii de pe loc, respectiv sunt obligate să consume întreaga cantitate de sare, neavând posibilitatea de descarcare a sării, fapt ce conduce la un consum de sare inefficient, diminuând stocurile bazelor de dezăpezire și punând autoritatea contractantă să cheltuiască fonduri pentru reîntregirea stocurilor de sare;

- tot(o)dată, în momentul în care sunt episoade cu precipitații de ninsoare abundentă sau viscol, roata ce ajută la răspândirea materialului antiderapant se blochează, îngheață, fapt ce duce la îngreunarea procesului tehnologic de dezăpezire, acest lucru punând în pericol participanții la trafic.”

Față de cele prezentate anterior, Consiliul nu va reține ca întemeiată critica pe acest aspect, deoarece explicațiile de mai sus ale autorității sunt relevante, raportat la dispozițiile art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016, potrivit cărora: *„Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice care reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, astfel încât să corespundă necesității autorității contractante”.*

În concluzie, Consiliul va admite, în parte, contestația formulată de către societatea ... SRL, în contradictoriu cu autoritatea contractantă ..., pentru loturile 4 și 7, și va obliga autoritatea contractantă:

- fie la modificarea caietului de sarcini, astfel încât operatorii economici să fie plătiți pentru perioada de staționare efectivă;
- fie la eliminarea cerinței de la cap. 4.2.7 din caietul de sarcini;
- fie să prevadă o anumită perioadă în care condițiile meteo sunt favorabile și în care personalul deservent și mijloacele de mecanizare vor fi la dispoziția sa, perioadă pentru care va fi plătit tariful de

staționare, eliminând obligația ca personalul și mijloacele de mecanizare să rămână permanent la dispoziția sa;

- să efectueze corelările necesare cu clauzele contractuale din contractul subsecvent.

Va respinge, ca nefondată, critica referitoare la cerința de la cap. 4.1.1., din caietul de sarcini, enunțată anterior.

Va respinge ca nedovedită solicitare de obligare autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată.

Având în vedere aspectele de fapt și de drept mai sus prezentate, în temeiul art. 26 alin. (5) și (6) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, cu modificările și completările ulterioare, pentru considerentele evocate în motivare, asupra contestațiilor formulate de către societățile ... SRL, ... SRL și ... SRL, în contradictoriu cu autoritatea contractantă ..., Consiliul va obliga autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire, cu respectarea principiului transparenței stabilit de art. 2 alin. (2) lit. d) din Legea nr. 98/2016 și cu aplicarea dispozițiilor art. 55 alin. (1) din HG nr. 395/2016, potrivit cărora: *„În cazul în care, după publicarea unui anunț, intervin anumite modificări față de informațiile deja publicate, autoritatea contractantă are obligația de a transmite spre publicare un anunț de tip erată la anunțul inițial, care trebuie să fie publicată nu mai târziu de 3 zile lucrătoare înainte de data stabilită pentru depunerea ofertelor sau cererilor de participare”*, astfel:

- va admite solicitarea comună, pentru loturile 1, 2, 3, 4, 5, 6 și 7 de obligare a autorității contractante:

- fie la modificarea caietului de sarcini, astfel încât operatorii economici să fie plătiți pentru perioada de staționare efectivă;

- fie la eliminarea cerinței de la cap. 4.2.7 din caietul de sarcini;

- fie să prevadă o anumită perioadă în care condițiile meteo sunt favorabile și în care personalul deservent și mijloacele de mecanizare vor fi la dispoziția sa, perioadă pentru care va fi plătit tariful de staționare, eliminând obligația ca personalul și mijloacele de mecanizare să rămână permanent la dispoziția sa;

- la efectuarea corelărilor necesare cu clauzele contractuale din contractul subsecvent.

- va obliga autoritatea contractantă (dosar 1599 – contestatoare ... SRL), pentru pct. 5.1.7 și pct. 5.1.13, din caietul de sarcini, de a prezenta explicații/justificări clare pe acest aspect, fie și printr-o nouă reformulare a celor două cerințe, pentru lotul 5;

- va obliga autoritatea contractantă la plata sumei de 4.000,00 de lei către contestatoarea ... SRL, parte din cheltuielile de judecată, pentru lotul 5;

- va obliga autoritatea contractantă la acordarea a 5 puncte pentru autovehiculele cu norma de poluare EURO 2 (dosare 1602, 1603, 1604 și 1605 – contestatoare ... SRL), pentru loturile 1, 2, 3 și 6.

Va respinge, ca nefondate, celelalte solicitări ale contestatoarelor ... SRL și ... SRL.

Va respinge solicitarea comună de anulare a procedurii de atribuire, întrucât remedierile dispuse se pot efectua cu respectarea principiilor statuate de art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016.

Va respinge, ca nedovedite, cererile de obligare a autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată formulate de către societățile ... SRL și ... SRL.

Raportat la modificările de mai sus, autoritatea contractantă trebuie să aibă în vedere decalarea termenului de depunere a ofertelor, conform dispozițiilor art. 55 alin. (2) din HG nr. 395/2016, coroborat cu cele ale art. 153 alin. (2) din Legea nr. 98/2016.

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

Pentru cele constatate,
în baza legii și a mijloacelor de probă aflate la dosar,

CONSILIUL DECIDE:

Ia act de renunțarea, de către societatea ... SRL, la soluționarea contestației formulată în contradictoriu cu autoritatea contractantă ..., în ceea ce privește lotul nr. 3.

Admite, în parte, contestația formulată de către societatea ... SRL, pentru lotul 5, (dosar ...), în contradictoriu cu autoritatea contractantă

Admite contestațiile formulate de către societatea ... SRL (dosarele nr. ..., ..., ... și ...), pentru loturile 1, 2, 3 și 6, în contradictoriu cu aceeași autoritatea contractantă.

Admite, în parte, contestațiile formulate de către societatea ... SRL (dosarele nr. ... și ...), pentru loturile 4 și 7, în contradictoriu cu aceeași autoritatea contractantă.

Obligă autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire, cu respectarea principiului transparenței stabilit de art. 2 alin. (2) lit. d) din Legea nr. 98/2016 și cu aplicarea dispozițiilor art. 55 alin. (1) din HG nr. 395/2016, astfel:

- admite solicitarea comună, pentru loturile 1, 2, 3, 4, 5, 6 și 7 de obligare a autorității contractante:
- fie la modificarea caietului de sarcini, astfel încât operatorii economici să fie plătiți pentru perioada de staționare efectivă;
- fie la eliminarea cerinței de la cap. 4.2.7 din caietul de sarcini;

- fie să prevadă o anumită perioadă în care condițiile meteo sunt favorabile și în care personalul deservent și mijloacele de mecanizare vor fi la dispoziția sa, perioadă pentru care va fi plătit tariful de staționare, eliminând obligația ca personalul și mijloacele de mecanizare să rămână permanent la dispoziția sa;

- efectuarea corelărilor necesare cu clauzele contractuale din contractul subsecvent.

- obligă autoritatea contractantă (dosar 1599 – contestatoare ... SRL), pentru pct. 5.1.7 și pct. 5.1.13, din caietul de sarcini, de a prezenta explicații/justificări clare pe acest aspect, fie și printr-o nouă reformulare a celor două cerințe, pentru lotul 5;

- obligă autoritatea contractantă la plata sumei de 4.000,00 de lei către contestatoarea ... SRL, parte din cheltuielile de judecată, pentru lotul 5;

- obligă autoritatea contractantă la acordarea a 5 puncte pentru autovehiculele cu norma de poluare EURO 2 (dosare 1602, 1603, 1604 și 1605 – contestatoare ... SRL), pentru loturile 1, 2, 3 și 6.

Respinge, ca nefondate, celelalte solicitări ale contestatoarelor ... SRL și ... SRL.

Respinge solicitarea comună de anulare a procedurii de atribuire, întrucât remedierile dispuse se pot efectua cu respectarea principiilor statuate de art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016.

Respinge, ca nedovedite, cererile de obligare a autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată formulate de către societățile ... SRL și ... SRL.

Raportat la modificările de mai sus, autoritatea contractantă va avea în vedere decalarea termenului de depunere a ofertelor, conform dispozițiilor art. 55 alin. (2) din HG nr. 395/2016, coroborat cu cele ale art. 153 alin. (2) din Legea nr. 98/2016.

Termen de aplicare: 15 zile de la comunicare.

Obligatorie.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare, conform dispozițiilor art. 29 din Legea nr. 101/2016.

Președinte,

...

Membru,

...

Membru,

...