

CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

C.N.S.C.

Str. Stavropoleos, nr. 6, sector 3, București, România, CP 030084, CIF 20329980

Tel. +4 021 3104641 Fax. +4 021 3104642, +40218900745 www.cnsc.ro

În conformitate cu prevederile art. 266 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 337/2006, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr. / /

Data:

Prin contestația nr. /, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. /, înaintată de SC SRL, cu sediul în sat, județul, înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr., având CUI....., reprezentată legal prin – Administrator și convențional prin formulată împotriva rezultatului procedurii ce i-a fost comunicat prin adresa nr. 22498/CLB/11.04....., emis de, cu sediul în, în calitate de autoritate contractantă în procedura, cerere de oferte online, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Lucrări de reabilitare DF Pohonicioara DSSV”, cu invitație de participare nr., publicată în SEAP la, s-a solicitat Consiliului

În baza legii și a documentelor depuse de părți,
CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

DECIDE:

Admite contestația depusă de SC SRL.

Anulează raportul procedurii nr. 920 din 11.04....., precum și adresele de comunicare a rezultatului procedurii, ca acte subsecvente ale raportului procedurii.

Obligă autoritatea contractantă ca, în termen de 15 zile de la primirea deciziei Consiliului, să reanalizeze oferta depusă de SC SRL, cu respectarea dispozițiilor legale și a celor evocate în motivare.

Obligă autoritatea contractantă la plata către SC SRL a sumei de 2.000 lei.

Dispune continuarea procedurii de achiziție publică, cu respectarea celor decise.

Prezenta decizie este obligatorie, în conformitate cu dispozițiile art. 280 alin. (3) din OUG nr. 34/2006, aprobată prin Legea nr. 337/2006, cu modificările și completările ulterioare.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare.

MOTIVARE

În luarea deciziei, s-au avut în vedere următoarele:

Prin contestația nr./....., înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr./....., SC SRL atacă rezultatul procedurii ce i-a fost comunicat prin adresa nr. 22498/CLB/11.04....., emis de, în calitate de autoritate contractantă în procedura de atribuire mai sus arătată, considerând nelegală și netemeinică decizia acesteia de declarare neconformă a ofertei sale.

În fapt, contestatoarea arată că, față de primul rezultat al procedurii potrivit căruia oferta sa a fost declarată admisibilă, dar necâștigătoare, apreciind cele reținute de comisia de evaluare ca netemeinice și nelegale, în sensul că cele trei oferte declarate admisibile, clasate pe pozițiile superioare sunt, în realitate, inadmisibile, a formulat contestație, care a fost admisă de Consiliu prin Decizia nr. 106/C1/....., 2488 din data de 27.01.....

Procedând la reevaluarea ofertelor, contestatoarea menționează că autoritatea contractantă i-a solicitat clarificări (prin adresa nr. 11226/24.02.....), vizând două aspecte, dintre care, relevant în prezenta cauză, este cel de-al doilea aspect privitor la distanțele de transport calculate pentru transporturile de materiale pietroase și beton, cu specificarea, inter alia, a traseului pe care se vor deplasa mijloacele de transport de la încărcare la punctul de descărcare, cu menționarea localităților tranzitate și denumirile drumurilor parcurse, respectiv a tipului, mărcii, modelului, nr. de axe, câte axe sunt tractoare, câte sunt directe, pentru autovehiculele utilizate la transporturile menționate.

Drept răspuns, contestatoarea susține că a clarificat cele solicitate de autoritatea contractantă, depunând adresa nr. 442/25.02....., la care a anexat inclusiv cărțile tehnice aferente vehiculelor BN 59 FRS, BN 57 FRS, BN 78 FRS, BN 80 FRS, precum și a altor vehicule, reprezentând o parte din vehiculele cu care poate executa, în condiții optime, contractul de achiziție publică.

Ulterior, arată contestatoarea, autoritatea contractantă i-a solicitat, prin adresa nr. 12053/24.02....., justificarea modului de respectare a prevederilor Ordonanței nr. 7/29.01.2010 pentru modificarea și completarea OG nr. 43/1997, privind regimul drumurilor pentru materialele pietroase și beton în funcție de capacitățile portante ale drumurilor alese a fi tranzitate, de masele maxime autorizate ale autovehiculelor utilizate în cadrul lucrării și de greutatea declarată a încărcăturii.

La adresa nr. 668/28.03....., contestatoarea precizează că a atașat, în plus față de vehiculele pentru care a depus anterior cărțile tehnice, și cărțile tehnice aferente altor vehicule cu care poate efectua transportul materialului pietros și al betonului în condiții de siguranță și legalitate, în vederea optimei executări a contractului de achiziție publică. Totodată, contestatoarea a precizat faptul că, în cazul ofertării prețului pentru transport, a luat în considerare o încărcătură de 22 tone material, acesta transportându-se cu semiremorci basculabile, pentru care a atașat cărțile tehnice.

De altfel, contestatoarea susține că deține, în proprietate, 100 de autovehicule, printre care mai multe tipuri de autobasculante, cu care se poate realiza transportul materialelor pietroase.

De asemenea, contestatoarea susține că a învederat autorității contractante faptul că respectă Ordonanța nr. 7 din 29.01.2010 în cazul utilizării semiremorcilor basculabile. Totodată, a subliniat contestatoarea, prețul ofertat pentru transport este justificat, prin formularul de ofertă angajându-se să execute lucrarea la prețul de 2,472,109.8 lei fără TVA, reprezentând un procent 85,78 % din valoarea estimată, prețul ofertat nefiind unul neobișnuit de scăzut.

Referitor la comunicarea privind rezultatul procedurii, contestatoarea apreciază că aceasta este nelegală și netemeinică, în contextul în care evaluarea ofertelor s-a făcut în funcție de amenajamente silvice, care nu sunt documente publice, respectiv în funcție de prevederi legale nementionate nici în documentația de atribuire, nici în solicitarea de clarificări ci, în mod exclusiv, în comunicarea rezultatului procedurii (pag. 2, coloana 4).

În acest sens, contestatoarea arată că la pct. III.1.5) din fișa de date a achiziției - Legislație aplicabilă - nu sunt menționate niciun fel de amenajamente silvice, care nu sunt, de altfel, identificate nici prin comunicarea rezultatului procedurii.

Or, drumurile menționate în traseul pentru transportul materialelor pietroase - DC 86 A și DJ 176A - sunt drumuri de utilitate publică pe întregul traseu propus a se efectua transportul materialelor pietroase potrivit HG nr. 540/2000, iar nu de utilitate privată, astfel cum induce autoritatea contractantă, referindu-se la drumurile forestiere. În consecință, pe aceste drumuri este aplicabilă Ordonanța nr. 7/2010 și nicidecum normativul de proiectare drumuri forestiere menționat de autoritatea contractantă.

De asemenea, clasificarea drumurilor publice din punctul de vedere al limitelor impuse privind masele și dimensiunile maxime admise este următoarea: drumuri reabilite, drumuri modernizate, drumuri pietruite. Nu există clasificarea de drumuri forestiere din punctul de vedere al maselor maxime admise. Or, masa totală maximă admisă pentru sectoarele de drum menționate de autoritatea contractantă ca și forestiere în comunicarea rezultatului pentru autovehiculele propuse pentru transportul materialelor pietroase, respectiv autocamion 2 axe cu semiremorcă basculantă 3 axe este 38 tone nu de 32 tone, cum greșit susține autoritatea contractantă.

Chiar dacă ar exista restricții de masă pe traseul propus pentru transportul materialului pietros, altele față de anexa I și II din Ordonanța nr. 7/2010, conform dispozițiilor art. 44 alin. (5) din acest act normativ: „(5) Informarea prealabilă prevăzută la alin. (1) și (2) se realizează de administratorii drumurilor publice, prin afișare pe site-ul propriu a datelor actualizate”. Astfel, nu există nicio restricție privind masele totale pe traseul propus pentru transportul materialelor pietroase.

Conform art. 40 alin 2 din Ordonanța nr. 7/2010: (2) Masele totale maxime admise, masele maxime admise pe axe, dimensiunile maxime admise și caracteristicile conexe pentru vehiculele rutiere admise în circulație pe fiecare categorie de drum public sunt prevăzute în anexele nr. 2 și 3.

Având în vedere faptul că traseul propus pentru transportul materialelor pietroase este format din drumuri de utilitate publică, conform anexelor 2 și 3 la HG nr. 540/2000, acesta neefectuându-se pe drumuri din categoria de drumuri utilitate private deschise circulației publice, conform anexei 4 la HG nr. 540/2000, masele maxime admise sunt cele prevăzute în anexele 2 și 3 la Ordonanța nr. 7/2010, iar pentru autovehiculele propuse - autocamion cu semiremorcă basculantă cu 3 axe - masa maximă admisă pentru categoria de drum „drumuri pietruite” este de 38 tone, iar nu de 32 tone cum eronat susține autoritatea contractantă.

Pe de altă parte, contestatoarea menționează faptul că Normativul privind proiectarea drumurilor forestiere Indicativ PD 003-11, la punctul 5.2 prevede următoarele:

5.2. Caracteristicile constructive ale autovehiculelor folosite în transportul lemnului

5.2.1. Dimensiunile maxime de gabarit, pentru vehiculele care circulă pe drumuri împietruite și pot circula și pe drumuri publice, conform actelor normative care reglementează regimul drumurilor la data elaborării prezentului normativ, sunt: lungimea

12,00 m pentru autocamion fără remorcă;

16,50 m pentru autocamion cu semiremorcă (legătură prin șa) inclusiv încărcătura;

18,75 m pentru tren rutier (autocamion cu două remorci);

lățimea 2,55 m;

înălțimea 4,00 m.

Toate autovehiculele sau ansamblurile de vehicule trebuie să aibă posibilitatea de a întoarce într-o coroană circulară cu o rază exterioară de 12,50 m și o rază interioară de 5,30 m.

5.2.2. Masa maximă admisă pe osii este:

7,5 tone pe osia simplă nemotoare a autovehiculului;

12,0 tone pe osia dublă a autovehiculului;

11,0 tone pe osia dublă tandem a remorcilor și semiremorcilor (dacă distanța dintre ele -d- este mai mică de 1 m);

14,0 tone pe osia dublă dacă $1,3 < d < 1,8$;

15,0 tone pe osia dublă dacă $1,0 < d < 1,8$;

16,5 tone pe osia triplă (tridem) a remorcilor și semiremorcilor dacă $d \leq 1,3$;

18,0 tone pe osia triplă dacă $1,3 < d \leq 1,4$;

8,0 tone pe osia simplă motoare;

10,0 tone pe osia dublă motoare dacă $d < 1$;

13,0 tone pe osia dublă motoare, dacă $1,0 < d < 1,3$;

15,0 tone pe osia dublă motoare dacă $1,3 \leq d < 1,8$.

5.2.3. Masa maximă totală admisă este de 38 de tone pentru autocamioanele cu remorci.

În ceea ce privește contactul dintre roată și drum, acesta, în cazul roților pneumatice, este limitat la o presiune admisă, pe urma de contact, de 0,6...0,7 MPa. Pentru autovehiculele care depășesc limitele menționate este necesară o autorizație specială pentru a circula pe drumuri publice.

Prin urmare, arată contestatoarea, punctele 5.2.1, 5.2.2 și 5.2.3 din Normativ se referă la caracteristicile constructive ale autovehiculelor folosite la transportul lemnului și nicidecum la masele maxime admise pentru autovehicule pe drumuri forestiere. Chiar și așa, autovehiculele propuse pentru transportul materialelor pietroase, respectiv autocamion cu semiremorcă, se încadrează la punctul 5.2.3 din normativ, conform căruia: Masa maximă totală admisă este de 38 tone pentru autocamioanele cu remorci și nu la 32 tone, cum greșit susține autoritatea contractantă.

De asemenea, menționează contestatoarea, la punctul 5.2.1 din Normativ se precizează că „vehiculele care circulă pe drumuri împietruite și pot circula și pe drumuri publice, conform actelor normative care reglementează regimul drumurilor la data elaborării prezentului normativ, sunt: (...)”, ceea ce echivalează cu faptul că la punctul 5.2.2 din Normativ sunt precizate condițiile cerute de actele normative care reglementează regimul drumurilor la data elaborării Normativului, valabile pentru categoria de drumuri pietruite.

În plus, chiar dacă ar fi existat un cost suplimentar pentru transportul materialului pietros, acesta ar fi unul insignifiant, suportat din valoarea ofertată pentru profit și cheltuieli indirecte, autoritatea contractantă neavând niciun cost suplimentar, conform formularului de ofertă depus prin care ofertantul s-a angajat să execute lucrarea la prețul ofertat.

În acest context, consideră contestatoarea, este dincolo de orice dubiu faptul că autoritatea contractantă a dispus în mod artificial anularea procedurii de atribuire, încălcând astfel prevederile art. 204 alin. (1) din OUG nr. 34/2006, pe cele ale art. 93 alin. (1), (4) și (5) din HG nr. 925/2006, respectiv principiile prevăzute la art. 2 alin. (2) lit. f) și g) din OUG nr. 34/2006.

În concluzie, contestatoarea solicită admiterea cererii așa cum a fost formulată, invocând, în drept, dispozițiile art. 255, coroborate cu cele ale art. 256² alin. (1) lit. b) din OUG nr. 34/2006.

Prin adresa nr. 22965/CLB/....., înregistrată la CNSC sub nr. 14125/10.05....., autoritatea contractantă a transmis Consiliului punctul de vedere la contestație, solicitând respingerea ei ca nefondată.

Raportându-se la criticile formulate de contestatoare, autoritatea contractantă arată că, prin adresa nr. 11226/24.02....., i-a solicitat acesteia, la punctul 2, să prezinte „distanțele de transport calculate de dumneavoastră pentru transporturile de materiale pietroase (balast și bolovani de râu) și beton cu precizarea următoarelor elemente (...) - tipul, marca, modelul, nr. de axe, câte axe sunt tractoare, câte sunt directoare, pentru autovehiculele utilizate la transporturile menționate anterior. În sprijinul justificărilor pe care le veți prezenta, veți depune toate și orice documente relevante pentru susținerea acestora și/sau toate documentele despre care veți face mențiuni în răspunsul de clarificări”.

Prin răspunsul nr. 442/25.02....., contestatoarea a precizat că „Pentru autovehiculele utilizate la transportul materialelor, vă rugăm să găsiți atașat cărțile tehnice la autobasculante (transport materiale pietroase) respectiv la autobetoniere (transport beton) din care rezultă marca, tipul, nr. de axe, etc.”.

Din analiza documentelor prezentate, arată autoritatea contractantă, a rezultat că ofertantul va utiliza pentru transportul materialelor pietroase, 6 autovehicule cu 4 axe (SB78BIS, SB04ELG, BN20FRS, BN84FRA, BN09FRS și BN17FRS) și, pentru transportul betonului, 4 autovehicule specializate (autobetoniere) cu 4 axe (BN59FRS, BN57FRS, BN78FRS și BN80FRS).

În continuare, precizează autoritatea contractantă, justificându-și valoarea transportului, contestatoarea a prezentat algoritmul de calcul, precum și fișele tehnice ale autovehiculelor care vor fi folosite la transportul materialului pietros și a căror date tehnice au stat la baza fundamentării valorii transportului. Astfel, aceasta a prezentat fișe tehnice pentru 4 autovehicule cu 4 axe, și anume BN09FRS, BN20FRS (menționate și în răspunsul nr. 442/25.02.....), BN58FRA și BN56FRS.

Potrivit propunerii tehnice - pag. 158 alin. (2) - contestatoarea menționează că, în cadrul procedurii tehnice de execuție - Strat din balast și balast amestec optimal, „transportul balastului se va face cu autobasculante, iar descărcarea se face în grămezi (...)”.

Potrivit Declarației privind utilajele, instalațiile și echipamentele tehnice (pag. 180 din documentele de calificare), contestatoarea dispune de 16 autobasculante (9 aflate în proprietate și 5 în chirie).

La solicitarea de clarificări nr. 12053/24.03..... referitoare la „modul de respectare a prevederilor Ordonanței nr. 7 din 29.01.2010 pentru modificarea și completarea OG nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, pentru materialele pietroase (balast, piatră brută/bolovani de râu) și beton (...)”, autoritatea contractantă precizează că autoarea contestației a prezentat (anexat la răspunsul său nr. 668/28.03.....) o listă de 4 ansamble de autovehicule (autotractor + semiremorcă basculantă) cu 5 axe.

Or, arată autoritatea contractantă, prin răspunsul la solicitarea de clarificări, contestatoarea a schimbat autovehiculele cu 4 axe (punți), (denumite autobasculante), cu ansamble de autovehicule cu 5 axe (punți), (denumite autotractor + semiremorca basculanta), pentru a putea respecta prevederile Ordonanței nr. 7 din 29.01.2007, prevederi pe care nu le-a avut în vedere la întocmirea ofertei tehnice și financiare și nici în răspunsurile la solicitările de clarificări anterioare.

De altfel, autoritatea contractantă prezintă, în format tabelar, valoarea în tone a maselor însumate ale autovehiculelor declarate de contestatoare și a masei încărcăturii declarate (22 tone), cât și valorile în tone ale masei maxime admisibile, permisă a fi transportată pe drumuri, conform prevederilor legale impuse de actele normative menționate anterior.

Număr circulație autovehicol	N u măr de axe (punți)	Masă autovehicul (to) conf. carte de identitate	Masă încărcătură (to) conf. contestatoare	Masă totală (col.3 + col.4) (to)	Masă totală maximă admisibilă, conform, prevederilor legale și a tipului de vehicul oferat, (to), Drumuri modernizate/pietruite	Depășire masă maximă admisă (to) (col. 5 -col. 6)
1	2	3	4	5	6	7
SB78BIS	4	13,46	22	35,46	30/28	+5,46/+7,46
SB04ELG	4	15	22	37	30/28	+7/+9
BN20FRS	4	13,46	22	35,46	30/28	+5,46/+7,46
BN84FRA	4	13,24	22	35,24	30/28	+5,24/+7,24
BN09FRS	4	15,75	22	37,75	30/28	+7,75/+9,75
BN17FRS	4	13,44	22	35,44	30/28	+5,44/+7,44

Mai mult, autoritatea contractantă arată că, la întocmirea ofertei financiare, contestatoarea nu a cuantificat valoarea taxelor aferente autovehiculelor cu 4 axe (punți), numite autobasculante, ce trebuie plătite administratorilor drumurilor tranzitate de acestea pentru transportul materialelor, aceasta încercând, prin schimbarea tipului de autovehicul în autovehicul cu 2 axe cu semiremorcă cu 3 axe - (5 punți), numite autotractor + semiremorcă basculantă, să demonstreze că oferta sa financiară este corectă și include, conform cerințelor fișei de date a achiziției, cap. IV.4.2) *Modul de prezentare a propunerii financiare*, (i) toate și orice costuri necesare pentru ca lucrările să corespundă

cerințelor din caietul de sarcini, (ii) toate taxele legale, (iii) toate și orice cheltuieli care vor fi angajate de executant în vederea îndeplinirii sarcinilor prevăzute în caietul de sarcini.

Comisia de evaluare, reanalizând oferta în conformitate cu Decizia CNSC nr.C1/....., 2488 din 27.01....., a constatat că explicațiile transmise de contestatoare se contrazic reciproc asupra autovehiculelor utilizate la transportul materialelor pietroase, aceasta încercând, prin schimbarea lor, să justifice respectarea prevederilor Ordonanței nr. 7/2010, prevederi pe care ar fi trebuit să le aibă în vedere la întocmirea ofertei.

În continuare, autoritatea contractantă precizează că drumurile forestiere, sunt bunuri proprietate publică a statului și incluse, ca atare, în inventarul centralizat al bunurilor din domeniul public al statului, aprobat prin HG nr. 1705/2006 cu modificările și completările ulterioare.

Drumurile forestiere menționate în adresa autorității contractante nr. 22498/CLB/11.04....., înregistrată la Ministerul Finanțelor Publice, sunt: Drum auto fores. Axial Cârlibaba (nr. MFP - 10531); Drum auto fores. Pr. (Podul) Negru Bobeica (nr. MFP - 11009); Drum auto fores. Izvoare Pohonis (nr. MFP - 10807); Drum auto fores. Benschi (nr. MFP - 10556); Drum auto fores. Brodina Axial (nr. MFP - 10587) și Drum auto fores. Tonchei (nr. MFP - 11180).

Amenajamentele silvice sunt studii de bază în gestionarea pădurilor, cu conținut tehnico - organizatoric, juridic și economic, fundamentate ecologic, conform Legii nr. 46/2008 - Codul Silvic, republicată.

Amenajamentele silvice, se aprobă prin ordin al conducătorului autorității publice centrale care răspunde de silvicultură, în condițiile legii.

Drumurile forestiere menționate sunt evidențiate în amenajamentele silvice, care se aprobă prin ordin al conducătorului autorității publice centrale, în condițiile legii și fac dovada dreptului de administrare al RNP – Romsilva, în conformitate cu dispozițiile art. 3 alin. (3) din Codul Silvic.

Conform Legii nr. 46/2008 - Codul silvic, republicată - „drumurile forestiere sunt căi de transport tehnologic, de utilitate privată, utilizate pentru: gospodărirea pădurilor, desfășurarea activităților de vânătoare și pescuit sportiv, intervenții în caz de avarii, calamități sau dezastre, fiind închise circulației publice, cu excepția activităților sportive de recreere și turism care se pot practica numai cu acordul proprietarului, iar în cazul pădurilor proprietate publică a statului, cu acordul administratorului acestora”.

Autoritatea contractantă menționează că toate drumurile forestiere din cadrul sunt semnalizate corespunzător cu indicatoare de orientare și informare specifice circulației pe drumurile forestiere, inclusiv cele menționate anterior.

Ca urmare a semnalizării corespunzătoare, orice persoană care dorește să tranziteze aceste drumuri are obligația legală de a obține

acordul administratorului acestora, lucru care nu a fost luat în considerare de contestatoare.

Dacă ar fi solicitat acest acord, contestatoarea ar fi primit, de la administratorul drumurilor forestiere, informațiile necesare referitoare la circulația pe acestea, deoarece conform dispozițiilor art. 87 alin. (2) din Legea nr. 46/2008 - Codul Silvic, „Modul de utilizare și transportul pe drumurile forestiere se reglementează prin metodologie aprobată prin ordin al conducătorului autorității publice centrale care răspunde de silvicultură”.

Conform Normativului pentru întreținerea și repararea drumurilor forestiere ID-001-15, aprobat prin Ordinul nr. 482/19.03.2015, emis de Ministrul Mediului, Apelor și Pădurilor, cap. 11, pct. 11.1.7, administratorii de drumuri forestiere au următoarea obligație: „(...) să analizeze posibilitatea efectuării de transporturi în peiaj pentru diferiți agenți economici și să permită circulația, cu perceperea taxelor/tarifelor de peiaj; pe drumurile forestiere este interzisă circulația fără achitarea taxelor/tarifelor de peiaj”.

Or, Ordonanța nr. 43/1997, privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare, menționează la art. 1 alin. (2): „prevederile prezentei ordonanțe se aplică integral tuturor drumurilor publice și parțial drumurilor de utilitate privată” și descrie la art. 3 lit. b), drumurile de utilitate privată ca fiind „drumuri destinate satisfacerii cerințelor proprii de transport rutier și pietonal spre obiective economice, forestiere, petroliere, miniere, agricole, energetice și altele asemenea, de acces în incinte, ca și cele din interiorul acestora, precum și cele pentru organizările de șantier; ele sunt administrate de persoanele fizice sau juridice care le au în proprietate sau în administrare”.

Totodată, autoritatea contractantă arată că HG nr. 540/2000 este un act administrativ și nu un act constitutiv de drepturi ori de transferare a unui drept de proprietate sau administrare, și astfel nu poate constitui temei legal de stabilire a regimului juridic al proprietății, sens în care, în conformitate cu art. 3 din OG nr. 43/1997, privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare, art. 83 alin. (2) din Legea nr. 46/2008 - Codul Silvic (republicată) și HG nr. 229/2009 (regulamentul de organizare și funcționare al RNP - Romsilva), atributele dreptului de administrare constituit în favoarea RNP - Romsilva, nu lasă loc de interpretare și apreciere exhaustivă cu privire la exercitarea acestui drept.

De asemenea, dispozițiile art. 12 alin. (3) din Legea nr. 213/1998, prevăd ca, titularul dreptului de administrare poate să posede, să folosească și să dispună de acesta numai în condițiile actului în care i-a fost atribuit în administrare.

Drumurile forestiere sunt din punct de vedere al clasificării, după destinație, drumuri de utilitate privată, din punct de vedere al circulației, drumuri închise circulației publice, iar din punct de vedere funcțional și administrativ teritorial, pot fi de interes județean ori de interes local, însă dreptul de administrare asupra acestora nu poate fi încălcat, deoarece

aceasta ar presupune lipsirea de efecte și finalitate a actelor normative ce reglementează dreptul de administrare al RNP - Romsilva.

În acest context, reanalizând oferta în conformitate cu Decizia CNSC nr./C1/....., 2488 din 27.01....., comisia de evaluare a constatat că, la întocmirea ofertei, contestatoarea nu s-a documentat corespunzător cu privire la categoria drumurilor (DJ, DC, Drumuri forestiere, etc.) pe care va efectua transportul materialelor pietroase, masa totală maximă admisă pe acestea, conform prevederilor legale și, implicit, tipul de autovehicule care se încadrează în aceste prevederi, fapt ce a indus omiterea cheltuielilor aferente tranzitării drumurilor forestiere.

Întrucât drumurile forestiere pe care ofertantul va transporta materialele pietroase, sunt drumuri de utilitate privată, aflate în administrarea RNP – Romsilva, autoritatea contractantă susține că acestora le sunt aplicabile prevederile Normativului privind proiectarea drumurilor forestiere PD-003-11, aprobat prin Ordinul nr. 1374/04.05.2012, al Ministrului Mediului și Pădurilor, emis în aplicarea dispozițiilor art. 87 alin. (2) din Legea nr. 46/2008 - Codul Silvic.

Prevederile Ordonanței nr. 43/1997, privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare, au caracter general.

Având în vedere cele de mai sus și conform principiului „norma specială derogă de la norma generală”, prioritate în aplicarea condițiilor privind masele maxime admise în circulație, o au dispozițiile Normativului privind proiectarea drumurilor forestiere PD-003-11, aprobat prin Ordinul nr. 1374/04.05.2012, al Ministrului Mediului și Pădurilor.

Contestatoarea susține în mod eronat că respectă și prevederile Normativului privind proiectarea drumurilor forestiere PD-003-11, aprobat prin Ordinul nr. 1374/04.05.2012, al Ministrului Mediului și Pădurilor, confundând deliberat autocamioanele cu remorcă (care sunt menționate în normativ și care sunt compuse dintr-un camion care tractează o remorcă) cu autovehiculele proprii, declarate în adresa nr. 668/28.03....., care sunt compuse dintr-un autotractor și semiremorcă.

Pe de altă parte, contrar opiniei contestatoarei, autoritatea contractantă, prin anularea procedurii de atribuire, nu încalcă prevederile art. 93 alin. (1) din HG nr. 925/2006 și nici prevederile art. 204 alin. (1) din OUG nr. 34/2006, atât timp cât comisia de evaluare nu a stabilit nicio ofertă câștigătoare, devenind incidente, în mod obligatoriu, prevederile art. 209 din OUG nr. 34/2006, procesul evaluativ al procedurii trebuind să aibă o finalitate clară.

Referitor la solicitarea contestatoarei privind plata unor cheltuieli de judecată, autoritatea contractantă susține că dispozițiile art. 297 din OUG nr. 34/2006, constând în faptul că, în măsura în care prezenta ordonanță de urgență nu prevede altfel, sunt aplicabile dispozițiile dreptului comun, vizează dreptul material și nu cel procedural.

Astfel, nu sunt aplicabile dispozițiile art. 453 din Codul de procedură civilă, atâta vreme cât este vorba de o procedură

administrativ jurisdicțională, prejuristicțională, prevăzută de dispozițiile art. 256 și următoarele din ordonanță.

Solicitarea de cheltuieli de judecată în faza administrativ jurisdicțională din prezenta cauză este inadmisibilă, deoarece conform dispozițiilor art. 278 alin. (8) din ordonanță, Consiliul poate obliga, la cerere, partea în culpă, la plata cheltuielilor efectuate în cursul soluționării contestației, însă în aplicarea acestui articol s-au avut în vedere dispozițiile art. 275 alin. (4), respectiv acelea prin care Consiliul va putea desemna un expert independent pentru lămurirea unor aspecte de natură tehnică sau financiară. Costul expertizei va fi suportat de partea care a formulat cererea de efectuare a acesteia, acestea fiind singurele costuri ce se pot efectua în cursul soluționării contestației.

A extinde sfera cheltuielilor de judecată și asupra costurilor pe care partea a înțeles să le facă în privința modului de reprezentare sau redactare a contestației de către operatorul economic, în faza administrativ jurisdicțională, reprezintă un exces, câtă vreme acordarea cheltuielilor de judecată se poate face doar de către instanța de judecată, iar procedura în fața CNSC, chiar dacă este asimilată unui proces, nu se constituie o veritabilă judecată din punct de vedere procedural, atâta timp cât Codul de procedură civilă vizează strict activitatea jurisdicțională, ce nu poate fi extinsă asupra altor organisme având activitate administrativ jurisdicțională.

Dacă legiuitorul avea în vedere acordarea altor cheltuieli, în afara celor cu expertiza, efectuate de parte în faza de analiza administrativ jurisdicțională, ar fi prevăzut în mod expres acest lucru.

În opinia autorității contractante, dispozițiile art. 453 din Codul de procedură civilă pot completa doar dispozițiile cuprinse în Secțiunile 8 și 9 ale ordonanței, și nu pot fi extinse pentru a completa sfera de atribuții ale unor entități ce soluționează contestații în faze prelitigioase.

De altfel, dispozițiile art. 453 din Codul de procedură civilă sunt de strictă interpretare, în sensul că numai judecătorii vor stabili măsura în care fiecare din părți poate fi obligată la plata cheltuielilor de judecată, astfel încât, această competență nu trebuie extinsă asupra membrilor CNSC.

O completare a ordonanței prin dispoziții de drept comun nu presupune înlocuirea persoanelor cu atribuții jurisdicționale și nici faza judecătii cu procedura administrativ jurisdicțională, premergătoare fazei judecătii.

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

Pentru atribuirea contractului de achiziție publică având ca obiect „Lucrări de reabilitare DF Pohonicioara DSSV”, cod CPV 45233142-6 - Lucrări de reparare a drumurilor (Rev.2),, în calitate de autoritate contractantă, a inițiat procedura, cerere de oferte, prin publicarea în SEAP a invitației de participare nr. din, la care a atașat documentația de atribuire.

Decizia privind rezultatul aplicării procedurii i-a fost comunicată SC SRL prin adresa nr. 22498/CLB din 11.04....., respectiv faptul că oferta sa a fost respinsă ca neconformă, potrivit art. 79 alin. (1) din HG nr. 925/2006, iar procedura de atribuire a fost anulată, în baza art. 209 alin. (1) lit. a) din OUG nr. 34/2006.

Împotriva acestei decizii a autorității contractante, SC SRL a înaintat Consiliului contestația de față (însoțită de garanția de bună conduită în valoare de 28.821,00 lei), solicitând

Preliminar, Consiliul reține că, în procedură, au mai fost depuse două contestații (formulate de SC Forestbrod SRL și SC SRL). Prin Decizia nr. 106/C1/....., 2488 din 27.01....., Consiliul a respins, ca nefondată, contestația formulată de SC Forestbrod SRL și a admis contestația formulată de SC SRL, dispunând anularea raportului procedurii și a actelor subsecvente, precum și obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertelor cu respectarea prevederilor legale și a celor reținute în motivare, în termen de 10 zile de la comunicare.

Verificând motivele de respingere a ofertei depuse de SC SRL, evocate în adresa de comunicare a rezultatului procedurii, Consiliul reține că o primă critică adusă de autoritatea contractantă actelor și conduitei ofertantei cu ocazia răspunsurilor la clarificări, vizează indicarea unor autovehicule diferite cu ocazia celor două rînduri de solicitări. Față de aceasta, Consiliul reține că, prin fișa de date a achiziției, punctul III.2.3.a) „Capacitatea tehnică și/sau profesională”, s-a cerut îndeplinirea cerinței de calificare vizînd informații referitoare la utilaje, echipamente și instalații de care dispune ofertanții pentru îndeplinirea contractului, modalitatea de îndeplinire a acestei cerințe fiind prezentarea unei declarații privind utilajele, instalațiile, echipamentele tehnice de care dispune operatorul economic pentru îndeplinirea corespunzătoare a contractului de lucrări. Rezultă că ofertantului nu i s-a cerut să dețină anumite utilaje, într-un anumit număr și nici să depună documente doveditoare ale deținerii acestora.

De asemenea, nici prin caietul de sarcini nu s-a impus utilizarea unor anumite utilaje.

În aceste condiții, faptul de a indica autovehicule diferite cu ocazia unor răspunsuri succesive la clarificări cerute de autoritatea contractantă, nu încalcă vreo prevedere legală și nici nu se constituie în modificare a ofertei, astfel încât nu poate constitui motiv temeinic de respingere a ofertei.

Pe de altă parte, față de susținerea autorității contractante că autovehiculele indicate de SC SRL depășesc masa totală maximă admisă pe anumite tronsoane de drum din traseul arătat pentru transportul materialului pietros, Consiliul reține că două dintre tronsoanele de drum indicate de autoritatea contractantă în adresa de comunicare a rezultatului procedurii ca fiind drumuri forestiere (pietruite), sunt, în fapt, alt tip de drum, potrivit HG nr. 540/2000

privind aprobarea încadrării în categorii funcționale a drumurilor publice și a drumurilor de utilitate privată deschise circulației publice, astfel:

- Anexa nr. 3.35 - „Rețeaua de drumuri comunale din județul SUCEAVA” - poziția 270 - DC 86A Cârlibaba - Bobeica - Izvoarele Sucevei (DJ 175);

- Anexa nr. 2.35 - „Rețeaua de drumuri județene din județul SUCEAVA” - poziția 15 - DJ 176A Brodina de Jos (DJ 176) - Brodina - Izv. Sucevei (DJ 175).

Consiliul reține și următoarele dispoziții ale OG nr. 43/1997 privind regimul drumurilor:

- art. 3 - „Din punct de vedere al destinației drumurile se împart în: [...] b) drumuri de utilitate privată - drumuri destinate satisfacerii cerințelor proprii de transport rutier și pietonal spre obiective economice, forestiere, petroliere, miniere, agricole, energetice, industriale și altele asemenea, de acces în incinte, ca și cele din interiorul acestora, precum și cele pentru organizările de șantier; ele sunt administrate de persoanele fizice sau juridice care le au în proprietate sau în administrare.”

- art. 4 - „Din punct de vedere al circulației drumurile se împart în:

- a) drumuri deschise circulației publice, care cuprind toate drumurile publice și acele drumuri de utilitate privată care asigură, de regulă, accesul nediscriminatoriu al vehiculelor și pietonilor;

- b) drumuri închise circulației publice, care cuprind acele drumuri de utilitate privată care servesc obiectivelor la care publicul nu are acces, precum și acele drumuri de utilitate publică închise temporar circulației publice.”

- art. 5¹ - „Din punctul de vedere al capacității portante, drumurile se clasifică astfel:

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

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

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

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

Din Anexa nr. 2 „Mase și dimensiuni maxime admise în circulație și caracteristicile conexe ale vehiculelor rutiere” a OG nr. 43/1997, rezultă că masa totală maximă admisă a unui autovehicul cu două axe cu semiremorcă cu 3 axe este de 38 tone pe drum pietruit și de 40 tone pe drum reabilitat, drum nereabilitat și drum modernizat.

De asemenea, Consiliul stabilește relevanța în speță a următoarelor prevederi din Normativul privind proiectarea drumurilor forestiere Indicativ PD 003-11:

„1.1. Terminologie

1.1.1. Drumurile forestiere sunt drumuri de utilitate privată, destinate satisfacerii cerințelor proprii de transport rutier în activitatea forestieră, în scopul gospodăririi fondului forestier și transportului materialului lemnos, fiind încadrate, ca drumuri de exploatare, la grupa construcții pentru transporturi.

1.1.2. Drumul forestier este o cale forestieră de transport permanentă, din care fac parte: podurile, podețele, lucrările de apărare și consolidare, stațiile de încrucișare și de întoarcere, indicatoarele de semnalizare, lucrările pentru siguranța circulației, precum și orice alte construcții sau amenajări destinate apărării incluse în proiectul drumului forestier.”

În acest Normativ este inclus Tabelul 2.1. „Categorii de drumuri forestiere”, în care este inserată următoarea notă: „Pentru drumurile forestiere pe care circulă vehicule speciale, lățimea platformei, raza minimă, sistemele rutiere și clasele de încărcare corespunzătoare pentru calculul elementelor de rezistență a lucrărilor de artă, se dimensionează în conformitate cu prevederile O.G. nr. 43/1997 și STAS 2900/89 pe baza caracteristicilor autovehiculelor.”

Masa totală maximă admisă, de 32 tone, indicată de autoritatea contractantă în adresa de comunicare a rezultatului procedurii, este precizată în Anexa nr. 2 „Mase și dimensiuni maxime admise în circulație și caracteristicile conexe ale vehiculelor rutiere” a OG nr. 43/1997, pentru un autovehicul cu 4 axe din care două axe de direcție și care circulă pe drum reabilitat. Or, din chiar cele reținute de autoritatea contractantă, autovehiculele arătate că vor fi folosite de societatea contestatoare sunt cu două axe având semiremorcă cu 3 axe, așa încât masa totală maximă admisă a acestora nu este de 32 tone, cum greșit a stabilit autoritatea contractantă.

Din coroborarea tuturor prevederilor redată mai sus, rezultă faptul că este eronată concluzia autorității contractante, în ceea ce privește oferta prezentată de SC SRL, de vreme ce pe traseul de drum arătate de societate, masa totală maximă admisă a autovehiculelor utilizate este de 38 tone, iar cele ce urmează a fi folosite în execuția contractului au mase totale de 36,4 tone, 36,55 tone, 36,33 tone și 35,92 tone (așa cum rezultă din adresa de comunicare a rezultatului procedurii).

În concluzie, declararea neconformă a ofertei SC SRL, pe baza prevederilor art. 79 alin. (1) din HG nr. 925/2006, pentru motivele arătate, este nelegală, cele evocate de contestatoare fiind fondate.

Luând în considerare aspectele de fapt și de drept evocate, în baza art. 278 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul urmează să admită contestația depusă de SC SRL și să anuleze raportul procedurii nr. 920 din 11.04....., precum și adresele de comunicare a rezultatului procedurii, ca acte subsecvente ale raportului procedurii.

În baza art. 278 alin. (2) și (4) din ordonanță, Consiliul va obliga autoritatea contractantă ca, în termen de 15 zile de la primirea deciziei Consiliului, să reanalizeze oferta depusă de SC SRL, cu respectarea dispozițiilor legale și a celor evocate în motivare.

În baza art. 278 alin. (8) din ordonanța de urgență, Consiliul va obliga autoritatea contractantă la plata către SC SRL a sumei de 2.000 lei, reprezentând parte din contravaloarea asistenței juridice în valoare de 4.200 lei (conform factura nr. 3477 din 19.04..... și extras de cont emis de BRD Groupe Societe Generale în data de 22.04.....), proporțional cu complexitatea cauzei, prin aplicarea dispozițiilor coroborate ale art. 297 din OUG nr. 34/2006 și art. 451 alin. (2) din Codul de Procedura Civilă.

În baza art. 278 alin. (6) din ordonanța de urgență, Consiliul va dispune continuarea procedurii de achiziție publică, cu respectarea celor decise.

La punerea în aplicare a dispozițiilor din prezenta decizie, părțile vor avea în vedere că este obligatorie, dar și că pot formula plângere împotriva ei, în conformitate cu dispozițiile art. 280 alin. (3) și art. 281 din OUG nr. 34/2006.

PREȘEDINTE COMPLET

.....

MEMBRU COMPLET

.....

MEMBRU COMPLET

.....

.....