

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

DECIZIE

Nr.

Data:

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 34221/26.05.2025, formulată de, cu sediul în, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr., având CUI, în calitate de lider al Asocierii, reprezentată legal prin administrator și convențional prin, cu sediul procedural ales în, împotriva adresei nr. 51/27989/(R16)374/21.05.2025, reprezentând rezultatul procedurii de atribuire și a raportului procedurii nr. 51/27636/(R16)/358/20.05.2025, emise de, în calitate de entitate contractantă, cu sediul în, în cadrul procedurii de atribuire, prin licitație deschisă, împărțită pe loturi, a contractului de achiziție publică având ca obiect, s-a solicitat:

1. Anularea ca nelegală a adresei de comunicare a rezultatului procedurii nr. 51/27989/(R16)374/21.05.2025;

2. Anularea ca nelegal a Raportului procedurii nr. 51/27636/(R16)/358/20.05.2025 și a tuturor actelor subsecvente acestuia, precum și a tuturor Proceselor verbale intermediare și finale de evaluare efectuate în procedură, care au stat la baza emiterii actelor nelegale mai sus indicate, în privința respingerii ca inacceptabilă și neconformă a ofertei noastre și în privința anularii procedurii de achiziție;

3. Obligarea Autorității contractante la reluarea procedurii cu reevaluarea ofertei Asocierii noastre, cu respectarea prevederilor legislației achizițiilor publice, respectiv la continuarea procedurii în conformitate cu prevederile legale în vigoare aplicabile în materia achizițiilor publice, respectiv emiterea unui nou Raport al procedurii;

4. Obligarea Autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de soluționarea prezentei cauze;

5. Să permită accesul la dosarul achiziției, în temeiul art. 19 din Legea nr. 101/2016.

Prin cererea de intervenție înregistrată la Consiliu cu nr. 37117/05.06.2025, ..., cu sediul în, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr., având CUI, reprezentată legal prin

administrator și convențional prin, cu sediul profesional în București, sectorul 1, strada, solicită admiterea acesteia și în consecință:

1. *În principal, respingerea contestației formulate împotriva documentației de atribuire, Răspunsului consolidat nr. 50/61215/(514)1022 din 12.11.2024 și împotriva Solicitării de clarificări nr. 51/14785(R16)177 din data de 19.03.2025, ca fiind tardiv formulată,*

2. *În subsidiar, respingerea contestației formulate ca neîntemeiată și nelegală, cu consecința:*

- *Menținerii tuturor actelor emise de Entitatea contractantă cu ocazia evaluării ofertelor, ca fiind temeinice și legale cât privește oferta contestatoarei, inclusiv a Adresei de comunicare a rezultatului procedurii nr. 51/27989/(r16)374 din 21.05.2025 emisă de către Entitatea contractantă către ofertantul Asocierea,*

- *Menținerii ca temeinic și legal a rezultatului Raportului Procedurii nr. 51/27636/(R16)358/din 20.05.2025 privind atribuirea contractului de achiziție sectorială Contract de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în aria teritorială de competență a județului- Lot 3 Grupa 03-26 de trasee (în continuare „Raportul procedurii nr. 358/2025”), prin care oferta depusă de contestatoare a fost declarată inacceptabilă și neconformă, iar procedura de achiziție publică anulată,*

3. *Obligarea contestatoarei la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul demers judiciar, în temeiul art. 453 C. proc. civ.*

Contestația va fi soluționată împreună cu cererea de intervenție, având în vedere dispozițiile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, precum și prevederile art. 61 și următoarele din Codul de procedură civilă.

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

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația de față, prin care critică adresa nr. 51/27989/(R16)374/21.05.2025, reprezentând rezultatul procedurii de atribuire și raportul procedurii nr. 51/27636/(R16)/358/20.05.2025, emise de, în calitate de entitate contractantă, solicitând cele ante-menționate.

În fapt, contestatorul precizează că, în cadrul procedurii de atribuire, a depus o ofertă care a fost respinsă de comisia de evaluare, ca neconformă și inacceptabilă, pe motiv că a prezentat doar 3 mașini de rezervă care îndeplinesc cerințele privind capacitatea minimă solicitată prin documentația de atribuire, din cele 9 solicitate pentru acest lot, și nu a respectat cerința minimă din caietul de sarcini cap. 6, subcap. 6.2. Cerințe organizatorice minimale specifice, punctul 2 - număr de autovehicule necesar pentru fiecare lot, pentru lotul 3.

Consemnează autorul contestației faptul că obiectul contractului îl constituie delegarea sarcinilor și responsabilităților către operator/operatori cu privire la prestarea propriu-zisă a Serviciului public de transport județean de persoane, prin curse regulate în Totodată, precizează că Serviciul cuprinde un număr de 76 de trasee, structurate pe 5 grupe de transport, ce includ trasee aflate în același bazin teritorial sau care deservește localitățile din bazinul respectiv, iar noua rețea de transport propusă, acoperă întreaga arie a județului, asigurându-se astfel satisfacerea cererii de transport din cadrul tuturor UAT-urilor.

Potrivit contestatorului, în lipsa unui număr minim de locuri definit în Programul de transport și în documentația de atribuire (entitatea a utilizat 2 categorii: mai mic sau egal cu 22 locuri și mai mare sau egal cu 23 locuri), minimul necesar pentru operarea de transport persoane este preluat din definiția autobuzului, ca având mai mult de 9 locuri, inclusiv locul conducătorului auto - or, ... a oferit 6 rezerve cu 9 locuri pentru pasageri, deci cu 10 locuri în total, fiind astfel îndeplinite chiar și cerințele invocate în motivarea raportului procedurii.

Prin Hotărârea Consiliului Județean Neamț nr. 62 din data de 18 Martie 2024, susține contestatorul, entitatea contractantă a aprobat Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate, în, cu valabilitate 2024-2033, unde, la secțiunea Capacitate de transport a stabilit următoarele: Traseele vor fi efectuate cu: a) Autobuze cu o capacitate de transport ≤ 22 de locuri; b) Autobuze cu o capacitate de transport ≥ 23 de locuri.

Ordonanța nr. 27/2011, privind transporturile rutiere, la art. 3 pct. 4 prevede, conform contestatorului, următoarea definiție: „autobuz - autovehicul cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de persoane pe scaune și în picioare, care are mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto”, astfel că, autobuzul cu un număr minim de locuri, va avea 10 locuri, inclusiv locul șoferului, iar în certificatul de clasificare, unde nu se menționează locul șoferului, respectivul autobuz va avea specificat la capacitatea de transport, un număr de 9 locuri.

În aceste condiții, subliniază contestatorul, capacitatea minimă de transport, menționată în certificatul de clasificare pentru un autobuz, este cea de 9 locuri, așa cum sunt menționate și în certificatele de clasificare pentru autobuzele:

Mai notează contestatorul că, în caietul de sarcini privind atribuirea, respectiv Anexa nr. 1 la documentația de atribuire, la pagina 29, pentru Lot 3, Grupa 03, se solicită un număr total de 42 vehicule, din care 27 vehicule cu capacitate ≤ 22 și 15 vehicule cu capacitate ≥ 23 , iar în lista totală de vehicule, în oferta tehnică a pentru Lotul nr. 3, Grupa 03, se regăsesc un număr de 6 vehicule cu o capacitate de transport de 9 locuri, vehicule care îndeplinesc cerințele caietului de sarcini conform cap 6, subcapitol 6.2 - *Cerințe organizatorice minime*

specific, punctual (2) - număr de autovehicule necesare pentru fiecare lot.

Potrivit contestatorului, entitatea contractantă i-a solicitat să facă dovada că autovehiculele de rezervă îndeplinesc cerințele din răspunsul consolidat cu numărul 50/61215/(R14)1022/12.11.2024, document conform căruia, în interpretarea autorității contractante, capacitatea de transport a vehiculului este cea înscrisă în certificatul de clasificare RAR și nu în certificatul de înmatriculare, așa cum este prevăzut în legislația în vigoare (OG 27/2011), la care societatea sa a răspuns, în data de 19.03.2025, făcând trimitere expresă la actul pe care entitatea trebuie să îl verifice pentru a se lămuri numărul de locuri pe scaune a unui vehicul, în speță certificatul de înmatriculare al vehiculului și *NU* certificatul RAR.

Această motivare trebuie primită, în opinia contestatorului, și în privința conformității ofertei societății sale, făcând dovada faptului că entitatea contractantă numără locurile conform actelor RAR, certificat de clasificare - 9 locuri pasageri fără scaunul șoferului, iar a numărat locurile și le-a declarat ca atare în ofertă astfel: 9 - conform certificatului de clasificare, fără scaunul șoferului ($9+1 = 10$), dar conform mențiunii din certificatul de înmatriculare al vehiculului, acesta este încadrat, clasificat la 10 locuri total.

Diferența de percepție și temei a numărării locurilor a determinat, susține contestatorul, soluția fundamental greșită a autorității, de respingere a ofertei sale și de anulare a procedurii, însă numărătoarea nu poate avea o altă formă decât cea reglementată prin acte normative în vigoare, și nicidecum o normă ca Ordinul 1158/2336/2019 care *NU* produce efecte juridice.

La fel de important este, potrivit contestatorului, conținutul caietului de sarcini, nu doar pentru analiza condițiilor de eligibilitate și conformitate, ci și pentru scopul urmărit de entitate, față de care apreciază că măsura anularii procedurii apare vădit disproporționată.

De asemenea, contestatorul solicită Consiliului să analizeze și paragraful 2.7 *Rezultate așteptate* din caietul de sarcini, tot din perspectiva încălcării proporționalității, prin măsurile adoptate de entitate, respectiv imposibilitatea realizării serviciului public de transport persoane pe traseele din lotul 3, deci lăsarea fără acces la libertatea de mișcare a unui număr de 35 de localități, pe ruta, la și dinspre Roman, fiind și o formă indirectă de încălcare a drepturilor cetățenilor de acces la serviciile publice, pe o durată de timp nedefinită.

Soluția entității contractante comunicată este, în opinia contestatorului, nelegală, pentru că acesta a utilizat ca temei al respingerii ofertei, analiza capacității vehiculelor, un alt act decât cel indicat ca realmente doveditor al numărului de locuri în legislație, cât și propria documentație de atribuire.

Astfel, reține contestatorul, cerințele organizatorice minimale specifice, conform caietului de sarcini, pot fi complinite inclusiv în perioada de mobilizare și asumate ca realizabile în viitor în acea perioadă de mobilizare, prin declarație.

Făcând trimitere la răspunsul consolidat nr. 50/61215/(R14)1022 din 12.11.2024, contestatorul reține că, entitatea adaugă la lege și totodată schimbă o condiție esențială, inițial edictată prin Programul de transport și prin caietul de sarcini, respectiv la grupa de vehicule cu maxim 22 locuri, adaugă minimul de 10 locuri, fără alte motivații și explicații, ce se regăsesc abia în raportul procedurii și comunicarea rezultatului, ca fiind interpretarea numărului de minim 10 locuri extrasă dintr-un Ordin abrogat.

Astfel, contestatorul apreciază că nu este legală respingerea ofertei sale pentru pretinsa nerespectare a unei cerințe care nu făcea parte din documentația de atribuire inițială, ci a fost adăugată prin răspunsul consolidat la solicitările de clarificări, regimul juridic aplicabil unei astfel de cerințe, nou introduse, fiind asimilat cerințelor de calificare care nu sunt cuprinse în anunțul de participare, fiind astfel considerate clauze nescrise.

Potrivit contestatorului, prin rezultatul procedurii, entitatea contractantă își modifică condițiile tehnice minime stabilite prin Programul de transport, modificând, în mod esențial, condițiile de prestare a serviciului public delegat al transportului public intrajudețean, fapt inadmisibil la momentul evaluării finale a ofertelor. Orice modificare a documentației de atribuire, fie în sensul indicării actelor normative aplicabile, fie în sensul indicării condițiilor de dovedire a îndeplinirii prin anumite acte, se face, în opinia contestatorului, prin documentația de atribuire sau prin răspunsuri consolidate, până la data depunerii ofertelor și în niciun caz astfel de condiții *nu* pot fi adăugate prin procese verbale de evaluare a ofertelor, cu atât mai puțin direct prin motivarea rezultatului procedurii.

Concluzionând, contestatorul învederează următoarele:

- Entitatea contractantă a respins oferta în baza unei *presupuse* neconformități a celor 6 autovehicule de rezervă cu capacitatea de 9 locuri, apreciind că acestea nu respectă cerința de capacitate minimă de 10 locuri, în realitate, definiția legală a autobuzului, potrivit Ordonanței nr. 27/2011, art. 3, incluzând vehicule cu mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto. Astfel, capacitatea de transport de 9 locuri menționată în certificatul de clasificare emis de RAR reprezintă numărul de locuri pentru pasageri, iar locul șoferului este suplimentar.

- În susținerea poziției sale, entitatea s-a bazat pe Ordinul nr. 1158/2336/2019, emis în aplicarea OUG nr. 51/2019, însă această ordonanță a fost respinsă prin Legea nr. 34/2020, în vigoare de la

04.04.2020, ceea ce face inaplicabil ordinul menționat, neputând constitui temei legal pentru excluderea ofertei.

- Caietul de sarcini, aprobat prin Hotărârea Consiliului nr. 120/26.04.2025, la cap. 6.2 pct. (2), solicită pentru Lotul 3, Grupa 03 un total de 42 autovehicule, dintre care 27 cu capacitate <22 locuri, iar oferta include aceste autovehicule, inclusiv cele de rezervă, toate cu certificat RAR valabil, fiind conforme cu definiția legală și cerințele contractuale.

- La data de 14.05.2025, entitatea contractantă a publicat în SEAP decizia anularii procedurii, fără ca în prealabil aceasta să fi comunicat rezultatul procedurii în mod individual și nominal și nici raportul procedurii.

- Raportul procedurii apare întocmit la data de 16.05.2025 și încărcat în SEAP la data de 19.05.2025, dată la care este emis și Avizul ANAP înregistrat la data de 20.05.2025, rezultatul procedurii fiind comunicat abia în data de 21.05.2025.

- Așadar față de *DATA EMITERII DECIZIEI* autorității, anularea proceduri - 14.05.2025, întocmirea Raportului procedurii - 16.05.2025, comunicarea rezultatului apare ca nelegală, respectiv la o distanță mai mare de termenul maximal de 3 zile, în data de 21.05.2025.

- Oferta nu este inacceptabilă, deoarece: îndeplinește condițiile de formă, ...are calificările necesare, iar prețul ofertat nu depășește valoarea estimată.

- Oferta nu este neconformă, pentru că respectă documentele achiziției, respectiv documentația legal întocmită de către entitate, dar fără acele documente care nu întrunesc condițiile de legalitate, cum este răspunsul consolidat al autorității.

- De asemenea, răspunsul consolidat nr. 50/61215/(R14) 1022/12.11.2024 (punctul XII, subpct. 2, pag 8) nu face parte din documentația de atribuire, nefiind aprobat prin Hotărârea Consiliului, conform prevederilor imperative ale art. 23 ind. 1 din Legea nr. 92/2007.

- În evaluarea tehnică efectuată, entitatea contractantă nu a respectat criteriile pe care ea însăși le-a stabilit în caietul de sarcini, cu privire la capacitatea de transport, deși era obligată să formuleze toate condițiile procedurii în mod clar, precis și neechivoc, fără a lăsa loc de interpretări, astfel încât să permită tuturor ofertanților să le înțeleagă conținutul exact și să le interpreteze în același mod.

- Atât timp cât specificațiile din caietul de sarcini lasă loc de interpretări, nefiind clare și precise, entitatea contractantă nu poate respinge oferta ca inacceptabilă și neconformă, în temeiul dispozițiilor art. 140 alin. (4) și art. 143 alin. (3) lit. a) din Anexa HG nr. 394/2016.

- Totodată, anularea procedurii de atribuire reprezintă o măsură de excepție, care poate fi adoptată de către entitatea contractantă sau

pronunțată de organismele de remedii în situații strict reglementate legal și exclusiv atunci când nu mai sunt posibile alte măsuri de remediere.

Având în vedere argumentele prezentate mai sus, contestatorul solicită admiterea contestației, astfel cum a fost formulată.

Ca mijloace de probă, au fost depuse înscrisuri.

Prin punctul de vedere comunicat prin adresa nr. 51/30481(RU)30482/02.06.2025, înregistrată la CNSC sub nr. 36432/03.06.2025, ..., în calitate de entitate contractantă, solicită respingerea contestației, ca nefondată.

Pe fondul contestației, ulterior prezentării unui istoric al procedurii, entitatea contractantă prezintă următoarele argumente:

Contestatorul a prezentat în cadrul ofertei tehnice 42 de mijloace de transport, 15 autobuze cu capacități de transport peste 23 de locuri și 27 microbuze având capacitatea de transport sub 22 de locuri.

Lotul nr. 3 prevede în programul de transport un număr de 9 mijloace de transport considerate „Rezerve”, ori în cazul de față, ofertantul a dispus pentru lotul nr. 3 următoarele: Traseu 027, titulară 19 locuri, rezervă 9 locuri; Traseu 031, titulară 22 locuri, rezervă 9 locuri; Traseu 035, titulară 19 locuri, rezervă 9 locuri; Traseu 038, titulară 22 locuri, rezervă 9 locuri; Traseu 041, titulară 19 locuri, rezervă 9 locuri; Traseu 044, titulară 22 locuri, rezervă 9 locuri.

Din această dispunere a mijloacelor de transport se vede clar că ofertantul nu a respectat condițiile impuse prin documentele achiziției, astfel că oferta sa a fost declarată inacceptabilă, în conformitate cu prevederile art. 140 alin.(4) din Anexa la HG nr. 394/2016 și neconformă, potrivit prevederilor art. 143 alin. (3) lit. a) din Anexa la HG nr. 394/2016 și, pe consecință, respinsă în conformitate cu prevederile art. 143 alin. (1) din Anexa la HG nr. 394/2016.

Deși ofertantul consideră că sunt îndeplinite cerințele invocate în motivarea raportului procedurii, acesta selectând doar informația care îi convine, ținând cont de cerințele prezentate mai sus, acesta nu îndeplinește cerințele specificate în mod clar în răspunsul consolidat nr. 50/61215/(R 14) 1022 din 12.11.2024.

De menționat este și faptul că acest ofertant s-a înscris la licitație și pentru alte loturi, oferta sa, privind dispunerea mijloacelor de transport fiind conformă, aceasta respectând atât condițiile impuse prin documentele achiziției cât și prin răspunsul consolidat.

Referitor la susținerea potrivit căreia „Autoritatea contractantă a solicitat să facem dovada ca autovehiculele de rezervă îndeplinesc cerințele din răspunsul consolidat!..] interpretarea autorității contractante, capacitatea de transport a vehiculului este cea înscrisă în certificatul de clasificare RAR și nu în certificatul de înmatriculare așa cum este prevăzut în legislația în vigoare (OG27/2011)”, în alegerea acestui factor de evaluare, capacitatea de transport, entitatea contractantă a luat în considerare asigurarea calității serviciului (confortul călătorilor) conform art. 209 alin. (4) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, precum și

principiile menționate la art. 1 alin. (4) lit. c) și g) din Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare.

Scopul urmărit de entitatea contractantă este finalizarea licitației, în conformitate cu prevederile Legii serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr.92/2007, cu modificările și completările ulterioare, a Legii nr.51/2006-Legea serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare și cu respectarea legislației achizițiilor publice, în vigoare.

Entitatea contractantă a respectat principiile care stau la baza atribuirii contractelor de delegare, sens în care, respingerea ofertei pentru „presupusa ofertare a 6 rezerve, deci nu vehicule principale, cu un număr mai mic de locuri” a fost tratată pe principiul nediscriminării, tratamentului egal, dar mai ales pe principiul legalității, întrucât dispunerea mijloacelor de transport și numărul acestora, alocarea lor pe fiecare traseu s-a solicitat pentru toate mijloacele de transport oferate, fără a se face diferență între titulare și rezerve, conform 6.2.1 Cerințe organizatorice minimale specifice, alin. (2).

Pentru celelalte obiecțiuni, comentarii aferente documentelor de atribuire, disproporționalitatea punctajelor pentru criteriile/factorii de evaluare, ofertantul a avut la dispoziție tot materialul necesar achiziției, înainte de depunerea ofertei, acesta a fost afișat public pentru dezbatere existând posibilitatea contestării, modul de calcul al punctajelor realizându-se conform 6.1.4.3. grilă de punctaj din caietul de sarcini.

Referitor la susținerea contestatorului potrivit căreia „Reținem că cerințele organizatorice minime specifice, conform Caietului de sarcini, pot fi complinite inclusiv în perioada de mobilizare și asumate ca realizabile în viitor în acea perioadă de mobilizare prin declarație”, entitatea arată că îndeplinirea cerințelor organizatorice minimale specifice, de către operatorul/operatorii care depune/depun ofertă/oferte (inclusiv dispunerea de șoferi), mai puțin cerința privind disponibilitatea mijloacelor de transport la data depunerii ofertei, se acceptă inclusiv în perioada de mobilizare, astfel cum este menționat la punctul 6.4.2. din prezentul caiet de sarcini.

Ordinul invocat ca aplicabil, pentru prima dată în etapa de evaluare finală, nu este producător de efecte juridice, Programul de transport județean *NU* cuprinde numărul minim de locuri ca fiind 10, ci utilizează două categorii: maxim 22 și minim 23.

În prezent Ordinul nr. 1158/2336/2019 nu mai are aplicabilitate pentru transportul județean, dar nici *nu a fost abrogat*, drept pentru care poate fi folosit ca un reper legislativ, actul în sine producând efecte juridice.

Deoarece Legea nr. 92/2007 prevede că transportul județean de persoane, prin curse regulate, se efectuează doar prin transportarea călătorilor pe scaune și nu în picioare, s-a încercat, prin fixarea capacității minime la 10 călători și eliminarea categoriei IV (autobuze

destinate transportului urban) privind clasificarea autobuzelor, tocmai să se evite participarea ofertanților la licitație cu astfel de vehicule neconforme pentru transportul județean de persoane.

Cu toate acestea, contestatorul a prezentat în cadrul ofertei 6 autobuze cu 9 locuri, autobuze de tip urban, cu modificarea categoriei de la IV la III, prin procedura specifică a RAR.

Pentru considerentele expuse mai sus, entitatea contractantă apreciază că oferta depusă de către Asocieria SC este inacceptabilă și neconformă, comisia de evaluare a ofertelor procedând în mod corect la respingerea acesteia, sens în care solicită Consiliului respingerea contestației, ca nefondată.

Ca mijloace de probă, au fost depuse înscrisuri.

Prin cererea de intervenție înregistrată la Consiliu cu nr. 37117/05.06.2025, ... solicită cele menționate în partea introductivă.

Ulterior prezentării unui scurt istoric al procedurii și al interesului său de a interveni în prezenta cauză, ... înțelege să invoce tardivitatea contestației în ce privește documentația de atribuire, motivat de faptul că, raportat la dispozițiile art. 8 alin. (1) lit. a) și art. 16 din Legea nr. 101/2016, contestația trebuia introdusă în termen de 10 zile de la data publicării sau comunicării actelor considerate nelegale, respectiv documentația de atribuire, răspunsul consolidat și solicitarea de clarificări, termene care au fost depășite, în mod evident, astfel încât criticile nu mai pot fi analizate pe fond.

Pe fondul contestației, intervenientul învederează următoarele:

Din analiza documentației de atribuire, rezultă fără putință de tăgadă că autoritatea contractantă a prevăzut un număr total de 9 autovehicule de rezervă: 6 autovehicule cu capacitate mai mică sau egală cu 22 de locuri, și 3 autovehicule cu capacitate mai mare sau egală cu 23 de locuri. Această cerință a documentației de atribuire s-a impus în vederea asigurării pe de o parte a programului de transport, evitării întreruperilor acestuia și pentru situația apariției unor defecțiuni la mijloacele de transport active și programate pe traseu, iar pe de altă parte, pentru ca, în situațiile incidente de utilizare a vehiculelor de rezervă, acestea, prin respectarea capacității autovehiculelor active, să asigure confortul și siguranța pasagerilor.

Conform raportului procedurii nr. 358/2025, contestatorului i-a fost transmisă adresa nr. 51/14785(R16)177/19.03.2025, prin care i se solicita să clarifice modalitatea de îndeplinire a capacității autovehiculelor de rezervă întrucât în cadrul propunerii tehnice aceasta: „a alocat 6 autobuze de rezervă care au o capacitate de 9 locuri pe scaune cu pasageri conform certificatelor de clasificare RAR, respectiv:”.

Prin Răspunsul consolidat nr. 50/61215/(514)1022/12.11.2024, autoritatea contractantă a fost investită a clarifica întocmai capacitatea mijloacelor de transport, aspect care face obiectul prezentei contestații.

Operatorul economic a solicitat expres clarificarea capacității de transport a vehiculelor de rezervă, în raport de autovehiculele titulare, iar în răspuns la această clarificare, autoritatea contractantă a precizat: „12.1 Autovehiculele de rezervă se pot folosi pe orice trasee din cadrul grupei. 12.2 Autovehiculele de rezervă trebuie să aibă capacitatea minimă necesară pentru categoria de autobuz pe care îl înlocuiește (min. 10 sau min. 23 locuri)", răspunsul autorității fiind în acord cu legislația incidentă, respectiv cu art. 9 alin. (2) din Ordinul nr. 1158/2336/2019 de aprobare a Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate la nivel județean.

Prin solicitarea de clarificări emisă de către autoritatea contractantă, nu numai că s-au solicitat clarificări cu privire la capacitatea autovehiculelor de rezervă ale Asocierii, însă autoritatea a precizat contestatorului ca în răspunsul său, să țină cont de: „răspunsul autorității contractante la întrebarea nr. XII din Răspunsul consolidat nr. 50/612515/(R14)1022/12.11.2024 (pag. 8) ... Nota: A se avea în vedere că numărul de locuri pe scaune luat în considerare este doar cel specificat în certificatul de clasificare emis de RAR”

Cu toate acestea, în răspunsul său, Asocierea, a precizat că: „a folosit pentru ofertare autovehicule din categoria M2. (...) din totalul de 42 de autovehicule necesare un număr de 27 să aibă capacitatea mai mică sau egală cu 22 locuri iar 15 vehicule să aibă capacitatea mai mare sau egală cu 23 de locuri (...) Consideram faptul că toate autovehiculele folosite de asociere în vederea participării la procedura de licitație îndeplinesc condițiile prevăzute în caietul de sarcini elaborat de autoritatea contractantă. Folosirea sintagmei minim 10 sau min. 23 de către autoritatea contractantă în cadrul întrebării nu numărul XII din răspunsul consolidat nu conferă un caracter imperativ”.

Așadar, după cum recunoaște și contestatorul (pag. 8 din contestație) „Din lista totală de vehicule, în oferta noastră tehnică pentru lotul 3, grupa 03, se regăsesc un număr de 6 vehicule cu o capacitate de transport de 9 locuri, vehicule care îndeplinesc cerințele caietului de sarcini conform cap. 6, subcapitol 6.2 - Cerințe organizatorice minimale specifice, punctual (2) număr de autovehicule necesar pentru fiecare lot”.

În mod evident, contestatorul nu respectă cerințele documentației de atribuire în ceea ce privește capacitatea autovehiculelor de rezervă, care pe de o parte, trebuie să fie de minim 10 sau min. 23, conform răspunsului la clarificarea nr. XII, iar pe de altă parte trebuie să corespundă cu capacitatea autovehiculelor active.

Afirmația contestatorului referitoare la: „esența fiind în a stabili (...) dacă în numărul de 10 ca minim indicat intrând sau nu și locul șoferului” putea face obiectul unei solicitări de clarificări la documentația de atribuire din partea, în măsura în care contestatorul ar fi considerat că nu este lămurit, cu toate acestea, rezultă cu evidență din documentația de atribuire că analiza capacității vehiculelor se efectuează în raport cu certificatul de clasificare în care sunt prevăzute doar locurile pasagerilor.

Contrar raționamentului contestatorului: „Reținem din acest răspuns consolidat că autoritatea adaugă la lege și totodată schimbă o condiție esențială inițial edictată prin Programul de transport și prin Caietul de sarcini, respectiv la grupa de vehicule cu maxim 22 locuri, adaugă minimul de 10 locuri fără alte motivații și explicații, pe care le regăsim abia în raportul procedurii și comunicarea rezultatului către subscrisa, ca fiind interpretarea numărului minim de 10 locuri extrasă dintr-un ordin abrogat”, răspunsul consolidat face parte integrantă din documentația de atribuire și este imperativ a fi respectat de către ofertanți.

Astfel, se poate observa că autorul contestației, contrar situației de fapt ce rezultă cu evidență din actele dosarului achiziției și inclusiv din contestația formulată, nu a avut cunoștință de incidența numărului minim de locuri a mașinilor de rezervă doar din cadrul comunicării rezultatului, or a raportului procedurii, ci aceste informații au fost precizate expres în Răspunsul nr. XII și în cadrul Solicitării de clarificări emisă către Asocieria, contestatorul însuși precizând în răspunsul la solicitarea de clarificări că, în accepțiunea sa, răspunsul consolidat referitor la folosirea sintagmei *min 10 sau min 23 locuri* nu conferă un caracter imperativ.

Continuând raționamentul contestatorului, aceasta afirmă că oferta sa respectă cerința documentației de atribuire întrucât: „răspunsul nostru la solicitarea de clarificări din 19.02.2025 a fost unul concludent și bazat pe legislația în vigoare cu trimitere expresă la actul pe care autoritatea trebuie să îl verifice pentru a se lămurii numărul de locuri pe scaun a unui vehicul, în speță certificatul de înmatriculare al vehiculului și nu certificatul RAR”.

În primul rând, se poate observa în răspunsul la solicitarea de clarificări din 19.03.2025 că Asocieria nu face trimitere la niciun document din cadrul ofertei sale în raport de care autoritatea contractantă poate verifica dacă autovehiculele de rezervă îndeplinesc condiția capacității minime, iar în al doilea rând, contestatorului îi erau obligatorii, în primul rând, cerințele documentației de atribuire pe care nu a înțeles să o conteste, dar și răspunsul la solicitarea de clarificări, care, împreună sau separat respectă legislația în vigoare, inclusiv cea citată de contestator.

În al treilea rând, documentul pe care contestatorul îl apreciază „lămuritor” este certificatul de înmatriculare al vehiculului și nu certificatul RAR, document pe care îl aduce ca și argument în admiterea contestației și în reținerea ca și concludent a răspunsului său, doar în fața CNSC, iar nu și în fața autorității contractante.

În altă ordine de idei, autoritatea contractantă a precizat expres în cadrul notei la solicitarea de clarificări, faptul că numărul de locuri este luat în considerare prin raportare la „*Certificatul de clasificare emis de RAR*”, astfel, dacă nu ar fi fost de acord cu solicitarea autorității contractante, contestatorul ar fi avut dreptul de a contesta, însă în lipsa acestui demers, solicitarea a rămas definitivă pentru Asocieria

Prin urmare, nu există nicio ambiguitate în ceea ce privește documentul recunoscut de autoritatea contractantă pentru dovedirea capacității vehiculelor, acesta fiind doar certificatul de clasificare eliberat de comisia competentă (RAR), care atestă nu doar gradul de confort, ci și numărul de locuri pe scaune destinate pasagerilor, relevante pentru îndeplinirea cerinței minime.

Certificatul de clasificare este singurul document admisibil și obligatoriu pentru dovedirea capacității autovehiculelor, inclusiv a celor de rezervă, iar această condiție rezultă explicit și reiterativ din caietul de sarcini și clarificările oficiale ale autorității contractante, orice altă interpretare reprezintă o încălcare a documentației de atribuire și a principiilor procedurii de achiziție.

În ceea ce privește afirmația conform căreia: „(...) Autoritatea ar fi trebuit să aplice propriul criteriu stabilit ca formulă de calcul, respectiv să punteze toate vehiculele și să facă media lor, iar pentru autobuzele cu capacitate mai mică de maximul ofertat să se facă calculul punctajului conform literei b de mai sus”, contestatorul este într-o evidentă eroare cu privire la documentația de atribuire și motivele pentru care oferta sa a fost respinsă.

În mod evident, nerespectarea capacității minime a autovehiculelor de rezervă nu putea să conducă la depunerea ofertei Asocierii , întrucât, contestatorul nu se află în situația depunțării ofertei, ci în situația unei oferte care nu îndeplinește cerința minimă a documentației de atribuire în ceea ce privește capacitatea.

Afirmația contestatorului conform căreia: „disproporționalitatea față de scopul concret urmărit de Autoritate, apare și respingerea ofertei noastre pentru presupusa ofertare a 6 rezerve, deci nu a vehiculelor principale, cu un număr mai mic de locuri” este lipsită de raționament logic, întrucât dacă vehiculele de rezervă au o capacitate inferioară față de vehiculele active și nu respectă cerințele impuse, acest aspect conduce, în mod evident, la reducerea numărului de pasageri care pot beneficia de serviciul de transport public în condițiile de calitate solicitate de autoritatea contractantă, ceea ce implică suprapopularea autovehiculului, încălcarea confortului și siguranței pasagerilor, creșterea riscului de accidente.

Astfel, cerința ca vehiculele de rezervă să aibă cel puțin aceeași capacitate minimă acceptată nu este doar o formalitate, ci o garanție a continuității și calității serviciului de transport public, în beneficiul direct al cetățenilor.

Cât privește decizia de anulare a procedurii, acesta a survenit în mod corect, întrucât s-a constatat că niciun ofertant nu a depus o ofertă admisibilă, decizie care se impune prin prisma incidenței art. 225 din Legea nr. 99/2016.

De altfel, și dacă ar fi corect raționamentul contestatorului, aceasta, formulând contestație împotriva raportului procedurii și nu împotriva Deciziei de anulare a procedurii, contestația sa devine lipsită

de interes cât timp Decizia de anulare a devenit definitivă prin neexercitarea căii de atac a contestației.

Concluzionând, ... solicită admiterea intervenției, astfel cum a fost formulată.

În drept, se invocă dispozițiile art. 2, art. 8, art. 10 art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, art. 61 și urm. C. proc. civ..

Ca mijloace de probă, au fost depuse înscrisuri.

Prin adresa înregistrată la Consiliu cu nr. 39558/16.06.2025, ... în calitate de lider al Asocierii prezintă *concluzii scrise* față de apărările autorității contractante și susținerilor intervenientului, precum și ulterior studierii dosarului cauzei, prin care fundamentează argumentele prezentate prin contestație.

Referitor la punctul de vedere al autorității contractante, contestatorul semnalează faptul că acesta apare ca un document intern al comisiei de evaluare, înaintat către Serviciul achiziții, nicidecum către CNSC, respectiv contestator și *NU* este asumat prin semnătură și stampilă de factorii decidenți și nici de reprezentantul său legal.

În ce privește restul apărărilor din cuprinsul punctului de vedere, contestatorul solicită respingerea lor, întrucât, în opinia sa, autoritatea contractantă reia parțial motivarea din raportul procedurii și justifică tardiv, abia prin acest punct de vedere, că determinant în stabilirea factorului capacității de transport a fost scopul asigurării calității serviciului (confortul calatorilor) și principiile aplicabile transporturilor publice.

Cât privește cererea de intervenție, contestatorul susține că însăși intervenientul a precizat faptul că interesul său este de a participa la noua procedură ce va fi organizată pentru lotul 3, neprezentând vreun interes cu privire la actuala procedură de atribuire, unde a înțeles să nu conteste raportul prin care i-a fost respinsă oferta, astfel că cererea sa apare ca inadmisibilă și lipsită de interes.

Pe fond, contestatorul solicită respingerea ca neîntemeiată a cererii de intervenție voluntară formulată de, având în vedere faptul că, în opinia sa, respingerea ofertei pe lotul 3, s-a făcut în mod nelegal și neîntemeiat, cu încălcarea specificațiilor din Programul de transport și din caietul de sarcini al procedurii.

Urmare a studierii dosarului cauzei, prin adresa înregistrată la Consiliu cu nr. 39906/17.06.2025, ... prezintă *concluzii scrise*, prin care reiterează aspectele precizate anterior în cererea de intervenție.

..... a constituit cautiunea în quantum de lei prin recipisa de consemnare nr. din data de 29.05.2025, eliberată de CEC Bank – Sucursala, fiind înregistrată în Registrul de evidență al CNSC sub nr. 1774/30.05.2025.

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

....., în calitate de entitate contractantă, a inițiat procedura de atribuire, prin licitație deschisă, împărțită pe loturi, a contractului de achiziție publică, având ca obiect, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr., la care a anexat documentația de atribuire, valoarea estimată fiind de lei, fără TVA.

Potrivit documentului „Declarație de participare”, publicat în SEAP, asociat anunțului de participare, în cadrul procedurii au depus oferte 7 ofertanți, iar, ulterior evaluării acestora, a fost întocmit raportul procedurii nr. 51/27636/(R16)358/20.05.2025 corespunzător lotului nr. 3, în cuprinsul căruia s-a reținut modul de desfășurare al procedurii, respingere celor două oferte primite în cadrul acestui lot și motivele care au stat la baza acestei decizii, precum și anularea procedurii în temeiul art. 225 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 99/2016.

Nemulțumit de decizia entității contractante de respingere a propriei oferte și de anulare a procedurii pentru lotul nr. 3 : Grupa 03-26 trasee, conform raportul procedurii nr. 51/27636/ (R16)358/ 20.05.2025, ..., în calitate de lider al asocierii, a formulat contestația de față, solicitând cele menționate în partea introductivă.

Față de cererea de intervenție formulată de, văzând că aceasta are calitate și capacitate procesuală și a dovedit un interes legitim propriu în pricină prin promovarea cererii, fiind ofertant participant la procedură, în conformitate cu art. 64 Cod procedură civilă, Consiliul o încuviințează, în principiu, ca cerere de intervenție în interesul autorității contractante. Intervenția formulată în cauză este în interesul autorității contractante, respectiv acela de respingere a contestației și menținere ca fiind legale a actelor întocmite de achizitoare.

Se reține că, situația propriei oferte, respinse la rândul ei, nu înlătură interesul intervenientului în a susține deciziei de respingere a ofertei contestatorului și de menținere a deciziei de anulare a procedurii, situație care i-ar da ocazia de a participa la noua procedură, în timp ce o eventuală admitere a contestației ar putea să nu mai facă posibilă o asemenea variantă.

Relativ la situația excepției tardivității contestației, invocată de intervenient, Consiliul reține că actele a căror anulare este cerută de contestator, potrivit obiectului contestației, sunt comunicarea rezultatului procedurii și raportul procedurii, față de care contestația apare formulată în termenul legal, însă argumentele expuse prin cererea de intervenție în susținerea acestei excepții vor fi avute în vedere în soluționare, ca apărări pe fond.

De asemenea, se reține că aspectele sesizate de contestator privind preținse deficiențe în aprobarea actelor de evaluare și efectuare a

comunicărilor, respectiv în întocmirea punctului de vedere transmis la dosarul cauzei, reprezintă aspecte formale, care nu sunt apte să atragă nulitatea rezultatului procedurii.

Pe cale de consecință, excepțiile invocate în cauză vor fi respinse.

Pe fond, examinând susținerile părților, probatoriul aflat la dosarul cauzei și dispozițiile legale aplicabile, Consiliul constată că, potrivit comunicării rezultatului procedurii, oferta contestatorului a fost respinsă, ca inacceptabilă și neconformă, cu următoarea motivare:

Având în vedere răspunsul dumneavoastră la întrebarea nr. 3 din solicitarea de clarificări transmisă prin adresa 51/14785(R16)177/19.03.2025, aferentă PV 11/ 19.03.2025, cu termen de răspuns 21.03.2025, comisia de evaluare concluzionează că acesta este neconcludent, deoarece s-au alocat în cadrul ofertei depuse pentru Lotul 3, un număr de 6 autobuze de rezervă care au o capacitate de 9 locuri pe scaune pentru pasageri, conform certificatelor de clasificare RAR, respectiv:, autobuze care nu pot înlocui mijloacele de transport active prezentate în ofertă care au capacități mai mari de 19 locuri.

Astfel, nu s-a ținut cont de Răspunsul Consolidat nr. 50/61215/(R14)1022 din 12.11.2024. punctul XII, subpunctul nr.2, în care s-a menționat în mod clar că autovehiculele de rezervă trebuie să aibă capacitatea minimă necesară pentru categoria de autobuz pe care îl înlocuiește, și anume minim 10 sau minim 23 de locuri, conform prevederilor legale în vigoare privind organizarea și efectuarea transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate la nivel județean.

În conformitate cu prevederilor art.9, alin. (2) din Ordinul nr. 1158/2336/2019 din 12 august 2019 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate la nivel județean, capacitatea minimă de transport precizată în programul județean de transport poate fi stabilită la "minimum 10 locuri" sau "minimum 23 de locuri" și este dată de numărul de locuri pe scaune înscris în certificatul de clasificare pe stele sau categorii.

Ținând cont de faptul că în certificatele de clasificare emise de către Registrul Auto Român sunt inserate doar numărul de locuri pentru pasageri, precum și de faptul că la efectuarea transportului rutier județean persoane prin servicii regulate se interzice transportul mai multor persoane decât numărul de locuri pe scaune, este cât se poate de clar că în Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate în pentru perioada 2024-2033 nu pot fi utilizate decât autobuze care au o capacitate de minimum 10 sau minimum 23 de locuri pe scaune, pentru pasageri (având în vedere bineînțeles capacitatea de transport necesară a traseului pe care sunt nominalizate).

Astfel, ați prezentat în ofertă doar 3 mașini de rezervă care îndeplinesc cerințele privind capacitatea minimă solicitată prin documentația de atribuire (Caiet de sarcini și răspuns consolidat conform cu prevederile legale) din cele 9 solicitate pentru acest lot și NU se respectă cerința minimă precizată în „Caietul de sarcini Cap. 6. Subcap. 6.2- Cerințe organizatorice minimale specifice, punctul (2) - număr de autovehicule necesare pentru fiecare lot", pentru lotul 3, respectiv:

Număr total de vehicule rezerve:

- 9 din care 6 vehicule cu capacitatea < 22 locuri și 3 vehicule cu capacitatea > 23 locuri, corelata cu mențiune din răspunsul consolidat nr. 50/61215/(R14)1022/12.11.2024 (punctul XII, subpunctul nr.2, pag. 8), respectiv: „12.2 Autovehiculele de rezervă trebuie să

aibă capacitatea minimă necesară pentru categoria de autobuz pe care îl înlocuiește (min. 10 sau min. 23 locuri)."

Făcând trimitere la dispozițiile Ordonanței nr. 27/2011, privind transporturile rutiere, art. 3 pct. 4 (autobuz- autovehicul cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25km/h, conceput și construit pentru transportul de persoane pe scaune și în picioare, care are mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto), contestatorul susține că autobuzul cu un număr minim de locuri, va avea 10 locuri, inclusiv locul șoferului, iar în certificatul de clasificare, unde nu se menționează locul șoferului, respectivul autobuz va avea specificat la capacitatea de transport, un număr de 9 locuri.

Astfel, opinează contestatorul, a oferat 6 rezerve cu 9 locuri pentru pasageri, deci 10 locuri în total, fiind îndeplinite cerințele entității contractante invocate în raportul procedurii.

Față de tipul diferendului dedus judecății, Consiliul reține că legislația pe linie de achiziții sectoriale impune ca evaluarea fiecărei oferte să se raporteze numai la cerințele care îi sunt aplicabile din documentația de atribuire, nu la altele (sau la aceleași, însă diminuate ori majorate). În lumina dispozițiilor art. 88 din Legea nr. 99/2016, precum și art. 139 alin. (1) din HG nr. 394/2016, operatorii economici participanți la procedură trebuie să respecte cerințele documentației de atribuire și să depună o ofertă care să îi urmeze cu strictețe prescripțiile, iar entitatea contractantă, în procesul de evaluare, este ținută să analizeze ofertele primite în raport de cerințele de participare necontestate, așa cum reglementează art. 133 alin. (1) din HG nr. 394/2016.

Prin depunerea ofertelor la procedură, se presupune că ofertanții și-au însușit documentația de atribuire fără rezerve, ceea ce înseamnă că nu li se poate scuza nicio abatere de la prescripțiile ei, în afara excepțiilor expres prevăzute de lege.

Se impune a fi subliniat faptul că odată publicate în SEAP, asociat anunțului de participare, în acord cu dispozițiile art. 172 din Legea nr.98/2016, răspunsurile date de entitatea contractantă la clarificările primite în etapa de pregătire a ofertelor devin parte integrantă a documentației de atribuire, obligatorii în atribuirea contractului.

În acest context, se reține că, prin Răspunsul Consolidat nr. 50/61215/(R14)1022 din 12.11.2024, punctul XII, subpunctul nr.2 publicat în SEAP, la întrebarea Vehiculele de rezerva trebuie sa aibă minim capacitate de transport ale vehiculelor titulare?, entitatea contractantă răspunde Autovehiculele de rezervă trebuie să aibă capacitatea minimă necesară pentru categoria de autobuz pe care îl înlocuiește (min. 10 sau min. 23 locuri).

În mod constant, practica instanțelor europene a statuat că, în cazul în care în cadrul unei proceduri autoritatea contractantă definește condițiile pe care intenționează să le impună ofertanților, aceasta limitează exercitarea propriei puteri de apreciere și nu poate de altfel să

se abată, față de vreun ofertant, de la condițiile pe care le-a definit astfel

fără să încalce principiul egalității de tratament între ofertanți (Ordonanța președintelui Tribunalului Uniunii Europene din 4 decembrie 2014, Vanbreda Risk & Benefits/Comisia, T-199/14 R, EU:T:2014:1024, punctul 96, și Hotărârea Tribunalului Uniunii Europene din 20 martie 2013, Nexans France/Entreprise commune Fusion for Energy, T-415/10, EU:T:2013:141, punctul 80).

Efectuând propriile verificări, Consiliul achiesează concluziei comisiei de evaluare, sens în care reține că, potrivit informațiilor din certificatul de clasificare nr. NTAP 05660, eliberat de RAR Neamț, regăsit în oferta contestatorului, aferent numărului de înmatriculare, unul dintre autovehiculele reținute ca fiind neconforme cerințelor stabilite, la rubrica *nr. de locuri pt. pasageri* din cadrul secțiunii *caracteristici tehnice ale autobuzului*, se specifică cifra 9, așadar, mai mică decât minimul solicitat, situație care atrage neconformitatea ofertei.

Aceeași este situația și în cazul autobuzelor înmatriculate cu numărul, la care entitatea contractantă face trimitere în justificarea motivului de respingere a ofertei.

Din perspectiva criteriului de atribuire, situația dedusă judecății este lipsită de relevanță, deoarece, câtă vreme oferta contestatorului nu este una conformă și admisibilă, nu i se aplică factorii de evaluare, regulile de atribuire a contractelor sectoriale stabilind că Ofertele care nu au fost respinse de comisia de evaluare în urma verificării și evaluării reprezintă oferte admisibile, iar Comisia de evaluare are obligația de a stabili oferta câștigătoare dintre ofertele admisibile (art. 143 alin. 4 și 5 din HG nr. 395/2016).

Această regulă se regăsește și la *cap. 2.4.5 Aplicarea criteriului de atribuire și stabilirea clasamentului ofertanților* din Anexa nr. 5 la *Ordinul Președintelui ANAP nr. 1170/2021 privind aprobarea formularelor standard ale proceselor-verbale intermediare de evaluare aferente procedurilor de atribuire a contractelor/acordurilor-cadru de achiziție publică, a contractelor/acordurilor-cadru sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii*, reprezentând formularul standard al *raportului procedurii* care se folosește de către autoritățile/entitățile contractante în cadrul procedurilor de atribuire a contractelor/acordurilor-cadru de achiziție publică/sectorială, a contractelor/acordurilor-cadru sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii.

Cu toate acestea, mențiunile din cadrul fișei de date a achiziției referitoare la aplicarea factorilor de evaluare clarifică modalitatea de demonstrare a capacității de transport a autovehiculelor impusă ofertanților, sens în care sunt reținute cele specificate în cadrul

algoritmului de calcul al factorului de evaluare *Capacitatea de transport (PCT)*, respectiv Modalitatea de demonstrare: Prezentare copie lizibilă după **certificatul de clasificare** – certificat eliberat de comisia de clasificare.

Așadar, lămurirea documentului care poartă importanță în demonstrarea *capacității de transport*, inclusiv a autobuzelor de rezervă, este dată de mențiunile fișei de date ante-citate, conform cărora informațiile din certificatul de clasificare vor fi luate în considerare pentru verificarea acestei caracteristici tehnice.

De altfel, fiind în prezența unui serviciu public de transport persoane, evident că relevanță poartă numărul de locuri pentru pasageri, nu și cel al șoferului, drept care argumentele contestatorului, din această perspectivă, sunt considerate neîntemeiate.

Oricum, și dacă s-ar interpreta că cerințele documentației de atribuire, astfel cum au fost ele clarificate anterior depunerii ofertelor, nu erau unele clare sau ar fi fost nelegale prin raportare la alte acte normative incidente, singura soluție aptă să restabilească legalitatea procedurii ar fi aceea de anulare a ei, stare în care este deja procedura de față.

Se mai reține, de asemenea, că paragraful din documentație care permite asumarea doar a îndeplinirii anumitor cerințe minime la data depunerii ofertelor, cu angajamentul că acestea vor fi asigurate în perioada de mobilizare, invocat de contestator în argumentele sale, exceptează cerința privind disponibilitatea mijloacelor de transport la data depunerii ofertelor.

Totodată, se reține că, mențiunile privind capacitatea de transport a autobuzelor propuse nu se regăsesc printre cerințele de calificare stabilite prin anunțul de participare, cerințe care cuprind motive de excludere a ofertantului și capacitatea acestuia, conform definițiilor regăsite în Legea nr. 99/2016, art. 176 și următoarele, drept care alegerile contestatorului sunt neîntemeiate și din această perspectivă.

Nu în ultimul rând, reamintește Consiliul faptul că, dacă era nemulțumit de cele comunicate de prin intermediul răspunsului la clarificări, petentul avea deschisă calea contestării, în termenul legal, în lipsa acestui demers și prin participarea la procedură, asumându-și respectarea întocmai a condițiilor impuse de entitatea contractantă.

De altfel, inclusiv solicitarea de clarificări nr. 51/14785/(R16)177/19.03.2025, care a stat la baza primirii răspunsului considerat neconcludent, reprezintă un act al entității contractante a cărui anulare poate fi cerută pe calea contestației, în condițiile în care se apreciază că lămuririle cerute excedează regulilor de participare prevăzute până la data deschiderii ofertelor.

În referire la acest document, Consiliul constată că, în descrierea situației asupra căreia sunt cerute clarificări, comisia de evaluare a făcut referire inclusiv la răspunsul din data de 12.11.2024, privind capacitatea

minimă necesară, subliniind faptul că numărul de locuri de pe scaune luat în considerare este doar cel specificat în Certificatul de Clasificare emis de RAR.

În concluzie, independent de folosirea, în motivarea deciziei de respingere, a dispozițiilor Ordinului nr. 1158/2336/2019, faptul că oferta contestatorului nu respectă cerințele documentației de atribuire, astfel cum au fost acestea clarificate anterior datei limită de depunere, este unul fără dubiu, informațiile regăsite în certificatul de clasificare referitor la capacitatea de transport, după cum s-a constatat mai sus, fiind unele clare.

Pentru considerentele enunțate, în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va respinge, ca nefondată, contestația formulată de, în calitate de lider al Asocierii, în contradictoriu cu, în calitate de entitate contractantă.

Față de această soluție, în temeiul art. 26 alin. (9) din același act normativ, cererea contestatorului de acordare a cheltuielilor de judecată, va fi respinsă.

Pe cale de consecință, în temeiul dispozițiilor art. 17 alin (3) și art. 68 din Legea nr. 101/2016, coroborate cu dispozițiile art. 61 și următoarele din Codul de procedură civilă, Consiliul va admite cererea de intervenție formulată de

Se observă că, în calitate de societate intervenientă, a solicitat obligarea contestatoarei la achitarea cheltuielilor de judecată generate de acest litigiu, avansând suma de 11.976,16 lei, pentru care a fost depusă factura nr. TLAW/01674/ 13.06.2025 cu mențiunea *prestări servicii conform art. 5.1, pct.i din actul adițional nr. 12 din 02.06.2025...*, și confirmarea plății, datată 16.06.2025. Potrivit actului adițional amintit, depus în probațiune, serviciile prestate sunt aferente contestației obiect al dosarului CNSC 1879/C2/2025.

Vizavi de o astfel de cerere, ea se supune dispozițiilor art. 26 alin. (9) din Legea nr. 101/2016 care dispun: Consiliul poate obliga, la cerere, **partea în culpă**, la plata cheltuielilor efectuate pentru soluționarea contestației.

Fundamentul suportării cheltuielilor de judecată rămâne culpa procesuală și despăgubirea integrală a părții câștigătoare, iar intervenientul accesoriu este parte câștigătoare atunci când contestația este respinsă, contestatoarea aflându-se în culpă procesuală nu doar față de autoritatea contractantă, ci și față de intervenient.

În sensul celor arătate este și Decizia Curții constituționale nr. 463 din 28 iunie 2016:

24. [...] Curtea reține că art. 453 alin. (1) din Codul de procedură civilă determină debitorul obligației de plată a cheltuielilor de judecată (partea care pierde procesul) și creditorul obligației având ca obiect cheltuielile de judecată (partea care câștigă), înlocuind formularea codului anterior din 1865 de "parte căzută în pretenții". **Această diferență terminologică nu schimbă însă cu nimic fundamentul suportării cheltuielilor de judecată, care rămâne culpa procesuală și despăgubirea integrală a părții câștigătoare.**

Buna-credință a părții care a pierdut procesul nu justifică exonerarea ei de plata cheltuielilor de judecată. Din acest punct de vedere, între partea care a obținut câștig de cauză, dreptul ei fiind recunoscut prin hotărâre, și partea care acceptă judecata și pierde procesul, riscul acestei situații trebuie să fie suportat de această din urmă parte care, prin comportamentul său, chiar dacă nu a fost de rea-credință, a obligat pe partea potrivnică câștigătoare să angajeze cheltuielile din proces. Așa fiind, **textul criticat induce o culpă procesuală în sarcina celui care, prin atitudinea sa, a determinat cheltuielile de judecată făcute de partea adversă în timpul și cu ocazia desfășurării procesului.**

Întrucât cererea de intervenție a fost admisă pe fond, aceasta are valoare de câștigare a procesului de către intervenient și prin urmare, se impune a beneficia de rambursarea cheltuielilor mai cu seamă că există un precedent multiplu al Înaltei Curți de Casație și Justiție în sensul acordării cheltuielilor către intervenienții accesorii (Decizia nr. 4240 din 6 decembrie 2018, Decizia nr. 1872 din 23 octombrie 2019, Decizia nr. 3878 din 24 iulie 2020, Decizia nr. 985 din 11 mai 2021, Decizia nr. 76 din 15 noiembrie 2021).

Astfel, în baza temeiului mai sus evocat, contestatorul va fi obligată să plătească intervenientului suma de 11.976,16 lei, cu titlu de cheltuieli de judecată.

Decizia este obligatorie pentru părți, potrivit art.28 alin.1 din același act normativ.

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

Respinge excepțiile invocate în cauză.

Respinge, ca nefondată, contestația formulată de, în calitate de lider al Asocierii, în contradictoriu cu, în calitate de entitate contractantă.

Respinge cererea contestatorului de acordare a cheltuielilor de judecată.

Încuviințează, în principiu, cererea de intervenție formulată de și o admite.

Obligă contestatorul la plata către intervenient a sumei de 11.976,16 lei, cu titlu de cheltuieli de judecată.

Obligatorie.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare pentru părțile cauzei, respectiv de la data luării la cunoștință de către alte persoane vătămate.