



În conformitate cu prevederile art. 14 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. ..., îndreptată prin adresa înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. ..., formulată de ... SA, cu sediul în municipiul ..., înmatriculată la Registrul Comerțului cu nr. ..., având cod unic de înregistrare RO ..., reprezentată legal prin administrator ... și convențional prin „...” SCA, având sediul în municipiul ..., adresă aleasă în vederea comunicării actelor de procedură, împotriva documentației de atribuire aferentă Lotului 3 „*Grupa (Pachet) P3 – 16 trasee*”, întocmită de către JUDEȚUL ..., în calitate de entitate contractantă, cu sediul în municipiul ..., județul ..., în cadrul procedurii de licitație deschisă, derulată online, pe loturi, organizată în vederea atribuirii contractului având ca obiect: „*Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane în județul ..., loturi 2,3,6,7,8,10,11*”, cod CPV: 60112000-6, ce a fost inițiată prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. ... din data de 12.01.2023, s-a solicitat:

„In principal,

I. Obligarea Autorității Contractante, în temeiul art. 26 alin. (2) lit. b) din Legea nr. 101/201:

- Să elimine orice referință la calculul tarifului mediu lei/km/loc ca medie aritmetică a tarifelor medii pe grupa de trasee aferente unui lot din

toată documentația de atribuire, dar și orice alte prevederi nelegale identificate ca urmare a propriei analize.

- Sa modifice documentatia de atribuire în sensul impunerii ofertanților care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare, să depună odată cu Oferta tehnică următoarele documente:

1) Varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să

reiasă dacă echipamentul specific pentru accesul persoanelor cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat;

2) Contractul cu atelierul autorizat de modificări constructive din care să rezulte obligativitatea realizării retrofitului, costul, perioada de montare și reomologare corelată cu perioada de mobilizare.

II. Suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea prezentei contestații, în temeiul art. 22 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

In subsidiar,

I. Anularea procedurii de atribuire în temeiul art. 26 alin. (2) lit. c) din Legea nr. 101/2016”.

De asemenea, contestatorul a formulat cerere de studiere a dosarului cauzei.

În luarea deciziei, CONSILIUL, legal investit, a avut în vedere următoarele:

... SA a formulat contestația înregistrată la C.N.S.C. sub nr. ..., împotriva documentației de atribuire aferentă Lotului 3 „*Grupa (Pachet) P3 – 16 trasee*”, solicitând cele mai sus redate, pentru următoarele motive:

I. Cu titlu prealabil, contestatorul prezintă aspecte pe care le consideră relevante cu privire la situația de fapt, prilej cu care amintește datele de identificare a procedurii în cauză și afirmă că documentația de atribuire a fost aprobată de Consiliul Județean ... prin Hotărârea nr. 77/18.05.2022, prin care s-au aprobat și:

„-actualizarea Studiului de oportunitate pentru stabilirea și fundamentarea soluțiilor optime de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate în județul ... aprobat prin H.C.J. nr. 118/2021;

- modificările la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate aprobată prin H.C.J. nr. 118/2021;

- modificarea Programului de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul ... în perioada 2022 - 2031 aprobat prin H.C.J. nr. 81/2021;

privind

- modificarea Caietului de sarcini al Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul ..., parte integrantă a Documentației de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului de transport județean de persoane prin curse regulate în Județul ... aprobată prin H.C.J. nr. 118/2021”.

În opinia contestatorului, atribuirea Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în județul ... se realizează cu respectarea legislației specifice, așa cum este prevăzută în

Anexa nr. 1 la Contractul de delegare, respectiv în „ANEXA nr. 1 - Legislația cu Privire la Transportul Public Județean de Călători” (contract care constituie anexa nr. 5 la Documentația de atribuire - Model - Contract de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate în județul ...).”.

Totodată, petentul susține că, întrucât contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate reprezintă un act administrativ asimilat potrivit art. 2 alin. (1)

lit. c1) din Legea nr. 554/2004, sunt incidente următoarele prevederi legale:

- Regulamentul (CE) nr.1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007, privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;

- Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;

- Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile

administrativ-teritoriale;

și toate celelalte acte subsecvente, printre care:

- Ordinul ANRSC 272 /2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, cu modificările și completările ulterioare - cu anexele 1 și 2;

- Ordinul ANRSC 131 /2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie - cu anexele aferente.

În această ordine de idei, menționează și că, întrucât organizatoarea procedurii a făcut trimitere în fișa de date și în Anexa nr. 1 la modelul de contract la dispozițiile legale sus-menționate, acestea îi incumbă obligația de a întocmi documentația de atribuire în conformitate cu aceste prevederi legale.

Astfel, petentul afirmă că documentația de atribuire conține prevederi nelegale, discriminatorii, incomplete, în disonanță cu dispozițiile art. 164 din Legea nr. 99/2016, pe care le redă. Aceste împrejurări conduc la imposibilitatea întocmirii ofertelor financiare și tehnice de o manieră fermă și clară, conchide acesta.

II. Cu privire la interesul în a promova contestația, autorul acesteia invocă dispozițiile art. 2 alin. (1), cele ale art. 3 alin. (1) lit. f) din Legea nr. 101/2016, precum și prevederile art. 33 CPC, și afirmă că justifică un interes determinat, legitim, personal, născut și actual întrucât maniera în care a fost elaborată documentația de atribuire îi creează un prejudiciu substanțial, în calitate sa de operator interesat să oferteze, materializat în pierderea șansei de câștig a procedurii de atribuire.

Acesta afirmă că scopul promovării contestației este acela de a proteja, pe de o parte, drepturile și interesele sale legitime, iar, pe de altă parte, desfășurarea întregii proceduri de achiziție sectorială în condiții de legalitate.

III. Referitor la nelegalitatea documentației de atribuire, contestatorul semnalează următoarele aspecte:

1. Aspecte de nelegalitate cu privire la modul de calcul al tarifului mediu pe kilometru/loc ca medie aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul Grupei de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta

Astfel, prin raportare la prevederile Anexei nr. 2 la Ordinul ANRSC 272/2007, petentul susține că modalitatea de calcul a tarifului mediu pe km/loc (lei/km/loc) se obține, în esență, din valoarea totală a serviciului de transport (poz VIII) /nr total de km planificați anual (poz IX) / capacitatea medie (loc) (poz XI), adică $XII = X/XI$, unde $X = VIII/IX$.

Rezultă, astfel, că tariful mediu pe kilometru /loc (lei/km/loc) este cel de la poziția XII din tabelul anexa 2 la Ordinul ANRSC 272/2007, atât pentru calculul tarifului mediu lei/km/loc pe un traseu, cât și pentru calculul tarifului mediu lei/km/loc pentru traseele aferente grupei de trasee dintr-un lot.

Contestatorul susține că entitatea contractantă a preluat prevederile Anexei nr. 2 din Ordinul ANRSC 272/2007 și le-a menționat în documentația de atribuire, și:

A) pe de o parte,

1. a stabilit Anexa nr. 1 la Formularul 9 - Formularul de ofertă financiară - în copie fidelă a Anexei numărul 2 din Ordinul ANRSC 272/2007 cu modificările aduse de Ordinul 134/2019. (ANEXA 2 la normele-cadru - STRUCTURA pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifului mediu pentru serviciul public de transport județean de persoane efectuat prin curse regulate). În acest sens, petentul redă, sub formă tabelară, structura de cheltuieli, astfel:

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale - lei
I.	Cheltuieli materiale:	
	Carburanți	
	Energie electrică	
	Amortizare	
	Service auto (întreținere-reparații)	
	Schimb ulei	
	Schimb filtru	
	Schimb antigel	
	Piese de schimb	
	Alte cheltuieli materiale	
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	
	Inspekția tehnică periodică	
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	
	Asigurare CASCO	
	Licență comunitară	
	Impozit pe mijloc de transport	
	Impozit pe terenuri pentru parcare	
	Impozit pe clădiri	
	Redevență	
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	
	- salarii	
	- contribuții sociale obligatorii	

	- alte drepturi asimilate salariilor	
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	
V.	Cheltuieli financiare	
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	
VII.	Profit	
Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale - lei
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	
IX.	Număr total de km planificați anual - N(km)	

X	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	
XI	Cap. m (loc)	
XII	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	
XIII.	T.V.A.	
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XII+XIII)	

2. a stabilit că factorul de evaluare tariful mediu pe kilometru/loc (lei/km/loc) este factor de evaluare de natură financiară. În acest sens, petentul arată că documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în județul Bistrița – Năsăud - cap. 1.5 Factorii de evaluare relevanți și modul de aplicare a acestora - prevede, în ceea ce privește factorul de evaluare cu privire la componenta financiară a ofertei, că: *„Entitatea contractantă stabilește factorul de evaluare "tariful mediu pe kilometru/loc" drept factor de evaluare de natură financiară. Nivelul tarifului reprezintă unul dintre cei mai importanți factori de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire”*. Totodată, petentul arată că această prevedere este reluată în Anexa nr. 1 la documentația de atribuire - Caiet de sarcini privind atribuirea Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a județului ... - 8.1.4.1. *Factor de evaluare cu privire la componenta financiară a ofertei*.

3. a stabilit că fundamentarea tarifelor se va face în conformitate cu prevederile Ordinului ANRSC 272/2007 - Anexa nr. 2. În acest sens, petentul arată că documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în județul Bistrița – Năsăud - cap. 1.5 Factorii de evaluare relevanți și modul de aplicare a acestora - prevede, în ceea ce privește factorul de evaluare cu privire la componenta financiară a ofertei, că: *„Fundamentarea tarifelor se va face în conformitate cu prevederile Ordinului ANRSC nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local și județean de persoane («Normele-cadru»), astfel cum a fost modificat prin Ordinul nr. 134/2019”*. Totodată, petentul arată că această prevedere este reluată în Anexa nr. 1 la documentația de atribuire - Caiet de sarcini privind atribuirea Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a județului

4. a stabilit prin documentația de atribuire că valoarea tarifului mediu pe kilometru/loc (lei/km/loc) este cea prevăzută la poziția XII din tabel - anexa nr. 1 la formularul 9 - formula de ofertă financiară, respectiv Anexa nr. 2 la Ordinul ANRSC 272/2007. În acest sens, petentul arată că documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în județul Bistrița –

Năsăud - cap. 1.5 Factorii de evaluare relevanți și modul de aplicare a acestora - prevede, în ceea ce privește factorul de evaluare cu privire la componenta financiară a ofertei, că: *„Valoarea tarifului mediu pe kilometru/loc este cea prevăzută la poziția XII din tabelul de mai jos referitor la structura pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea tarifului pentru serviciul public județean de persoane prin curse regulate din anexa nr. 2 la Normele-cadru din 12 decembrie 2007 privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane modificate prin Ordinul nr. 134 din 18*

aprilie 2019, publicat în Monitorul Oficial nr. 365 din 10 mai 2019". Totodată, petentul arată că această prevedere este reluată în Anexa nr. 1 la documentația de atribuire - Caiet de sarcini privind atribuirea Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a județului

B) pe de altă parte, contestatorul afirmă că:

1. entitatea contractantă încalcă prevederile legale sus-menționate, modificând sensul Anexei nr. 1 la Formularul 9 - oferta financiară, astfel că normele sus-menționate nu își mai pot produce efectele pentru care au fost edictate.

2. Astfel, prin documentația de atribuire entitatea contractantă adaugă următoarea condiție nelegală: *„Tariful mediu pe kilometru/loc fundamentat conform Anexei 1 la formular nr. 9 pentru fiecare Grupă de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta, se calculează ca medie aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul Grupei de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta”*.

3. În acest sens, contestatorul susține că, prin sintagma *„se calculează ca medie aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc”*, organizatoarea procedurii modifică formula de calcul a tarifului mediu lei/km/loc din Anexa nr. 1 la Formularul 9, respectiv modifică formula de calcul din Anexa nr. 2 la Ordinul ANRSC 272/2007.

4. Totodată, acesta subliniază că formula de calcul introdusă de entitatea contractantă denaturează fie valoarea totală a serviciului de transport (poz VIII din tabel- anexa 1 la F9), fie numărul de kilometri planificați anual de entitate (poz IX din tabel- anexa 1 la F9), fie capacitatea medie (loc) ofertată (poziția XI din tabel - anexa 1 la F9), fie tariful mediu lei/km/loc poz XII din tabel Anexa 1 la F9) și tarifele de călătorie care vor fi stabilite în baza tarifului mediu lei/km/loc ofertat.

Autorul contestației prezintă modul de calcul al tarifului mediu pe kilometru/loc pe grupă de trasee aferente unui lot, potrivit cerințelor din documentația de atribuire aflate în concordanță cu Anexa nr. 2 la Ordinul ANRSC 272/2007, respectiv:

a) tariful mediu/km/loc pe fiecare traseu aferent grupei de trasee a unui lot pe baza Anexei 1 la Formularul 9;

b) apoi, tot în baza Anexei 1, se calculează valoarea tarifului mediu lei/km/loc pe grupa de trasee a lotului, dar totodată, și valoarea totală anuală a serviciului pe primul an de contract (poziția VIII din tabel) pe grupa de trasee din lotul ofertat, valoare care ulterior se preia în Anexa 2 la Formularul 9 unde se continuă calculele până la stabilirea valorii pe 10 ani a serviciului pe lotul care se ofertează.

Practic, valoarea totală a serviciului de transport pe primul an este rezultată din Anexa 1, poziția VIII, aceasta generând tariful mediu lei/km/loc, conchide contestatorul.

Contestatorul face o prezentare a calculelor matematice conform Anexei 1 la Formularul 9 și Anexei 2 la Ordinul ANRSC 272/2007 și afirmă că, în mod corect, legiuitorul a stabilit modul de calcul prin raportare la prevederile din Anexa nr. 2 la Ordinul ANRSC 272/2007, care a fost transpusă în Anexa 1 la Formularul 9, anexă care, calculată corect - prin aplicarea formulelor de calcul din tabel, generează claritate,

corectitudine și nu permite greșeli. Or, acest tabel nu face referire nici la media aritmetică a tarifelor medii de pe fiecare traseu din lot și nici la media aritmetică a tarifelor medii pentru traseele din grupa de trasee a unui lot, subliniază petentul.

Referitor la lotul 3, care are 16 trasee, autorul contestației susține că din formularea entității contractante, cum că tariful mediu lei/km/loc ofertat este egal cu media aritmetică a tarifelor medii, reiese că tariful mediu calculat ca medie aritmetică a tarifelor medii este diferit de tariful mediu calculat conform Anexa nr. 1 - F9 și Ordinul 272/2007 - Anexa nr. 2. În acest sens, prezentând aritmetica calculelor, acesta apreciază că organizatoarea procedurii ar fi fost îndrituită să stabilească o atare formulă doar în cazul unei licitații care nu ar fi căzut sub auspiciile Ordinului ANRSC 272/2007.

Reiterând că tariful mediu pe kilometrul /loc (lei/km/loc) nu poate fi calculat ca medie aritmetică a tarifelor medii de pe fiecare traseu aferent grupei de trasee din lot, întrucât o atare modalitate este interzisă de Ordinul ANRSC 272/2007, Anexa 2 și Anexa 1 la Formularul 9, petentul redă, în facsimil, capitolele din Tabel și calculele de bază și specifică faptul că calculul complet se regăsește anexat la prezenta cerere.

În opinia contestatorului, stabilirea tarifului mediu lei/km/loc ca medie aritmetică a tarifelor medii pe fiecare traseu a grupei de trasee din lot denaturează: „a) fie tariful mediu lei/km/loc poz XII din tabel anexa 1 la F9 și Anexa 2 la Ordinul ANRSC 272/ 2007; b) fie valoarea totală a serviciului de transport - poziția VIII din tabel - anexa 1 la F9 și Anexa 2 la Ordinul ANRSC 272/2007; c) fie numărul de kilometri planificați anual de Entitate - poziția IX din tabel- anexa 1 la F 9 și Anexa 2 la Ordinul ANRSC 272/ 2007; d) fie capacitatea medie (loc) ofertată - poziția XI din tabel - anexa 1 la F9 și Anexa 2 la Ordinul ANRSC 272/ 2007; e) și tarifele de călătorie care vor fi stabilite în baza tarifului mediu lei/km/loc ofertat”.

Pentru a evidenția „încălcarea prevederilor legale de către autoritatea contractantă” și având în vedere simulările expuse, petentul face și o prezentare a „verificării încrucișate” prin raportare la tariful mediu calculat ca medie aritmetică a tarifelor medii, respectiv:

a. tariful mediu lei/km/loc poz XII din tabel anexa 1 la Formularul 9 și Anexa 2 la Ordinul ANRSC 272/2007 este de 0,3023243252633540:

Semnalând că acesta este denaturat, „astfel: $(T1+T2+T3+(...)+T16)/16 = 0,350886955126631 \text{ lei/ km/ loc}$ ”, petentul menționează și că, în exemplul de calcul, tariful obținut ca medie aritmetică a tarifelor medii (0,35088695512663) lei/km/loc este cu 16,06% mai mare decât valoarea obținută printr-un calcul întocmit conform Anexei 1 la Formularul 9 și Anexei 2 la Ordinul 272/2007;

Tarif mediu lei/km/loc conform anexa 1 la Formularul 9	Tarif mediu lei/km/loc calculat incorect ca medie aritmetica a tari
VIII / IX = X iar X / XI=XII	(poz XII de la T1 + poz XII de la T2 + poz XII de la T3 +...+ poz

4620473 lei/lot/an / 759412 km anual = 6,084277045925010 lei/km	0,6015173545966230+ 0,2912073961556340+ 0,1738596336996340+ 0,406522433 0,2223375000000000+ 0,2223375000000000+
6,084277045925010 lei/km / 20,125 capacitate medie ofertata = 0,3023243252633540 lei/km/loc	
	0,2223375000000000+ 0,3485082354859750+ 0,4089410397295010+ 0,3257537774725270+ 0,3072643372252750+ 0,2669126865405850+ 0,4481358942781360+ 0,4372273351648350 = =5,6141912820260900/16 trasee 0,350886955126631 lei,

b. valoarea totală a serviciului de transport (poziția VIII din Anexa 1 la Formularul 9 și Anexa 2 la ORD 272 /2007 este de 4620473 lei.

În opinia petentului, această sumă este denaturată, astfel: $V_m = X_n \cdot XI \cdot IX$, adică $0,3508869551266310$ lei /km/loc x $20,125$ cap medie x nr. total de km planificați = $5362663,758$ lei valoare totală servicii, cu $16,06\%$ mai mult decât valoarea obținută printr-un calcul întocmit conform Anexei 1 la Formularul 9 și Anexa 2 la Ordinul 272/2007.

Valoare totala a serviciului conform anexa 1 la Formularul 9	Valoare totala a serviciului rezultata in baza tarifului mediu lei/km loc calculat incorect ca medie aritmetica a tarifului mediu lei/km/loc
VIII=XII*XI*IX $0,3023243252633540$ lei/km/loc x $20,125$ capacitate medie (loc) x 759412 km anual = $4620473,000$ lei//lot/an	VIII=XII*XI*IX $0,350886955126631$ lei/km/loc x $20,125$ capacitate medie (loc) x 759412 , km anual = $5362663,758$ lei/lot/an

c. numărul de kilometri planificați anual de entitatea contractantă pe lot (poziția IX din Anexa 1 la F.9 și Anexa 2 la Ordinul NR. 272/2007 este de 759412 km. În acest sens, contestatorul arată că:
„IX=VIII/XI/XII, adica 4620473 lei / 20,125 cap medie / 0,350886955126631 lei/km/loc = 654309,649 km, adica cu 13,84% mai puțin decat km stabiliți de către autoritatea contractantă și care trebuie luați în calcul”.

0,3023243252633540 lei/km/loc = 759412 km anual	0,350886955126631 lei/km/loc 654309,649 km
IX=VIII/XI/XII 4620473 lei /lot/an 20,125 cap medie (loc) /	IX=VIII/XI/XII 4620473 lei /lot/an / 20,125 cap medie (loc) /

d. capacitatea medie (loc) ofertată - poziția XI din tabel - Anexa 1 la F9 și Anexa 2 la Ordinul ANRSC nr. 272/ 2007 este de 20,125 locuri.

În opinia contestatorului, această valoare este denaturată. astfel:
„XI=VIII/IX/XII, adica 4620473 lei /759412 km stabiliti de Entitate / 0,350886955126631 lei/km/loc = 17,340 capacitate medie adica cu 13,84% mai puțin decât capacitate ofertata rezultata din nr. de locuri al masinilor cu care se oferteaza”

Capacitatea medie (loc) ofertată conform anexa 1 la F9	Capacitate medie calculata in baza tarifului mediu lei/km/loc calculat incorect ca medie aritmetica a tarifelor medii lei/km/loc
XI=VIII/IX/XII 4620473 lei /lot/an / 759412 km anual stabiliti de Entitate anual / 0,3023243252633540 lei/km/loc = 20,125 locuri capacitate medie.	XI=VIII/IX/XII 4620473 lei /lot/an / 759412 km anual stabiliti de Entitate anual / 0,350886955126631 lei/km/loc = 17,340 locuri capacitate medie

e. denaturează tarifele de călătorie, întrucât, conform dispozițiilor art. 271 din Ordinului ANRSC 272/2007 și a prevederilor art. 8.4.8.3.4. din caietul de sarcini, pe care petentul le redă, tarifele se stabilesc și se aprobă de către entitatea contractantă în baza tarifului mediu pe km/loc ofertat de către operatorul de transport rutier desemnat câștigător al procedurii.

În exemplul de calcul prezentat anterior, petentul semnalează că tariful mediu lei/km/loc obținut ca medie aritmetică a tarifelor medii lei/km/loc este cu 10,439% mai mare decât valoarea obținută printr-un calcul întocmit conform Anexei 1 la Formularul 9 și Anexa 2 la Ordinul 272/2007.

Așadar, ... SA solicită să se constate că tariful mediu pe lei/km/loc pentru grupa de trasee din lot, calculat ca medie aritmetică a tarifelor medii, în exemplul prezentat, generează o valoare a serviciului mai mare cu aproximativ 10% față de valoarea generată de costurile serviciului + profitul transpuse în Anexa nr. 1 la F9, un tarif mediu lei/km/loc mai mare cu aproximativ 10%, tarif transpus ulterior în valoarea titlurilor de

călătorie (a se vedea Cap. 8.4.8.3.4 din caietul de sarcini), tarife nereale în raport cu valoarea corectă a tarifului mediu lei/km/loc calculat legal, conform Ordinului ANRSC 272/2007 - Anexa 2.

În opinia acestuia, în condițiile unui calcul bazat pe valori reale ale cheltuielilor generate de executarea contractului de delegare încheiat pe lot, sume care sunt mult mai mari, procentul de denaturare al tarifului mediu lei/km/loc calculat ca medie aritmetică a tarifelor medii lei/km/loc crește substanțial, constituind, astfel, o creștere nejustificată pentru călători.

Concluzionând prin a aprecia că nu poate exista un tarif mediu lei/km/loc calculat conform Anexei 1 la Formularul 9 sub forma mediei aritmetice a tarifelor medii, petentul reafirmă că acesta fie trebuie să se raporteze la un tarif mediu lei/km/loc conform Anexei 1 la Formularul 9, conform Anexei 2 la Ordinul 272/2007, fie trebuie să se raporteze la un tarif mediu calculat ca medie aritmetică a tarifelor medii pe fiecare traseu, dar care nu are nimic de-a face cu Anexa 1 la Formularul 9, respectiv cu Ordinul ANRSC 272/2007 - Anexa 2 cu modificările aduse de Ordinul ANRSC 134/2019.

Față de cele prezentate anterior, contestatorul solicită obligarea entității contractante la modificarea documentației de atribuire care face referire la calcul tarifului mediu lei/km/loc ca medie aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul grupei de trasee corespunzătoare lotului contestat, astfel:

- la cap. IV.4.2 din fișa de date, punctul ii., petentul prezintă conținutul acestuia și solicită eliminarea sintagmei *„se calculează ca medie aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul Grupei”*.

- la pagina 21 din documentația de atribuire – grilă de punctaj, petentul prezintă conținutul prevederilor referitoare la nivelul tarifului și solicită eliminarea sintagmei *„Se face media aritmetică a acestor tarife, obținându-se un «tarif mediu pe kilometru/loc» corespunzător grupei de trasee (lotului în cadrul procedurii de achiziție)”*.

- la punctul 9. Modul de prezentare a propunerii financiare din Anexa 1 la caietul de sarcini, punctul ii., petentul prezintă conținutul acestuia și solicită eliminarea sintagmei *„se calculează ca medie aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul Grupei de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta”*

- la punctul 8.1.4.5. Grilă de punctaj din Anexa 1 la caietul de sarcini, petentul prezintă conținutul prevederilor referitoare la nivelul tarifului și solicită eliminarea sintagmei *„Se face media aritmetică a acestor tarife, obținându-se un «tarif mediu pe kilometru/loc» corespunzător grupei de trasee (lotului în cadrul procedurii de achiziție)”*.

- la punctul II.2.3 Descriere din Anexa 2 Instrucțiuni pentru ofertanti din documentația de atribuire, petentul prezintă conținutul prevederilor referitoare la criteriul de atribuire și solicită eliminarea sintagmei *„pe baza tarifului mediu/kilometru/loc pentru fiecare traseu în parte din cadrul grupei (media aritmetică a acestor tarife)”*.

- la punctul IV.3.2 din Anexa 2 Instrucțiuni pentru ofertanti la documentația de atribuire, petentul prezintă conținutul acestuia și solicită eliminarea sintagmei *„se calculează ca medie aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul Grupei de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta”*.

- cu privire la Formularul nr. 9 „*Formular de oferta financiara*”, petentul solicită eliminarea sintagmei „*ca medie aritmetică a tarifelor medii/km/loc pentru traseele care compun Grupa (Pachetul) de trasee corespunzătoare Lotului (...)*”.

În concluzie, ... SA solicită obligarea entității contractante la eliminarea oricăror referințe la calculul tarifului mediu lei/km/loc ca medie aritmetică a tarifelor medii din toată documentația de atribuire, dar și orice alte prevederi nelegale identificate ca urmare a propriei analize.â

2. Aspecte de nelegalitate privind posibilitatea montării echipamentelor privind accesul persoanelor cu dizabilități în perioada de mobilizare

Cu privire la această critică, contestatorul prezintă următoarele argumente:

Potrivit documentației de atribuire, toate autobuzele trebuie să dețină echipamente care să permită accesul persoanelor cu dizabilități, astfel că, în conformitate cu dispozițiile cuprinse în decizia C.N.S.C. nr. ... din 24.12.2021, operatorii economici sunt obligați ca la data depunerii ofertelor să dețină fizic toate autobuzele incluse în ofertă: *„Autobuzele utilizate în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii”*.

Totodată, ofertanții trebuie să depună, în cadrul ofertei tehnice, copie după C.I.V.-ul mașinilor (cartea de identitate a vehiculului) și să comunice specificațiile, conform Anexei la formularul nr. 4.2 - mijloacele de transport din dotarea ofertantului, disponibile pentru a fi folosite în contractul de delegare de gestiune. În acest sens, petentul le enumeră și subliniază că acestea reies din C.I.V.-ul autobuzelor.

Cu toate acestea, precizează petentul, chiar dacă autobuzele nu sunt dotate din fabrică cu echipamentele necesare pentru persoanele cu dizabilități, entitatea contractantă a acordat dreptul ofertanților care deja dețin autobuzele la momentul întocmirii ofertelor să monteze/instaleze în perioada de mobilizare echipamentele specifice.

Însă, în opinia acestuia, organizatoarea procedurii nu a analizat implicațiile conferirii acestui avantaj, fără a lua în calcul faptul că după semnarea contractului cu un eventual ofertant, care declarară că va monta echipamentul specific în perioada de mobilizare, s-ar putea regăsi în situația în care să rezilieze contractul de delegare pentru lipsa montării echipamentului sau din cauza modificărilor constructive. Prin urmare, s-ar crea premisa eliminării nejustificate a unui ofertant care deține deja aceste echipamente, dar care va avea un punctaj mai mic, ceea ce ar genera un prejudiciu pentru acest ofertant.

Contestatorul precizează că montarea echipamentului specific pentru persoanele cu dizabilități nu este un procedeu facil, întrucât această echipare presupune o modificare constructivă a autobuzelor și este posibilă doar în măsura în care sunt respectate condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul ONU nr. 107.

În acest sens, acesta iterează că, în conformitate cu Răspunsul nr. 15333/18.01.2023 primit de la Registrului Auto Roman, anexat la contestație, echiparea retrofit a autobuzelor cu facilități (rampe) pentru accesul persoanelor cu dizabilități și cu spații destinate scaunelor rulante înseamnă o modificare constructivă a autobuzelor și este posibilă doar în

măsura în care sunt respectate condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul ONU nr. 107.

Detaliind asupra gradului de complexitate pe care-l presupune situația echipării retrofit a autobuzelor, autorul contestației opinează că un ofertant care dorește să se angajeze în mod ferm și să efectueze modificările retrofit în perioada de mobilizare ar trebui să depună, odată cu oferta tehnică, și un contract încheiat cu atelierul autorizat de modificări constructive, a variantei avizate de către RAR și a termenului/termenelor de realizare a acestui retrofit, astfel încât

organizatoarea procedurii să poată verifica dacă ofertantul poate respecta obligațiile care îi incumbă în perioada de mobilizare.

Semnaland că autobuzele marca Mercedes Benz deținute în parcul propriu nu sunt echipate cu rampă pentru accesul persoanelor cu dizabilități și spațiu destinat scaunelor rulante, contestatorul menționează că a solicitat opinia producătorului acestora (prin adresa nr. 815/15.12.2022) cu privire la costurile și timpul de execuție pe care le-ar implica efectuarea modificărilor constructive în discuție, răspunsul acesteia (înregistrat sub nr. 3/19.01.2022), pe care-l prezintă sumar, fiind în sensul că această posibilitate este una costisitoare, fiind necesară reomologarea autobuzelor și obținerea unei documentații RAR, cu modificări de capacități. Totodată, acesta afirmă că recomandarea Mercedes Benz Romania este în sensul ca montarea mecanismului să se realizeze din fabrică, respectiv să fie achiziționate vehicule echipate cu platforma necesară pentru persoanele cu dizabilități.

De asemenea, petentul afirmă că, prin adresa nr. 18/16.01.2023, a solicitat și atelierului de modificări structurale la vehicule ..., în calitate de furnizor a 7 microbuze Mercedes, să îi comunice punctul de vedere cu privire la realizarea retrofitului pentru aceste microbuze, acesta răspunzându-i prin adresa nr. 55/23.01.2023 următoarele: *„intrucat se modifica mai multi parametri care afecteaza omologarea microbuzelor se intocmeste o documentatie care trebuie sa fie avizata de catre RAR si prezentarea unui vehicul transformat in laboratorul de incercari din Voluntari pt verificari; daca vehiculul transformat este acceptat de care RAR, atunci modificarea autovehiculelor dureaza 90 de zile si costa 7500 euro+Tva/ microbuz”*.

Raportat la aceste răspunsuri, concluzia este că echiparea retrofit a autobuzelor este un proces greoi, uneori chiar imposibil, care necesită timp pentru realizarea variantei și obținerea avizelor RAR, realizarea retrofitului și reomologarea mașinilor, conchide contestatorul.

În opinia acestuia, prezentarea unei simple declarații din care să rezulte că în perioada de mobilizare vor fi montate echipamentele retrofit lezează unii competitori, care riscă să fie eliminați în condiții injuste și de concurență neloială.

Astfel, în această ordine de idei, petentul opinează asupra faptului că este necesară introducerea în cuprinsul documentației de atribuire cel puțin a cerințelor RAR, astfel fiind eliminate riscurile cu privire la:

a) Crearea unor prejudicii pentru ofertanții care dețin asemenea echipamente și nu sunt declarați câștigători, în detrimentul unui ofertant care deține autobuze care nu sunt echipate cu asemenea echipamente de acces;

b) Rezilierea contractului de delegare atribuit, caz care ar leza interesul public.

În acest sens, ... SA solicită obligarea entității contractante la a solicita ofertanților care declară că echipamentele vor fi montate în perioada de mobilizare depunerea următoarelor documente:

- 1) Varianta constructivă avizată RAR, din care să reiasă dacă se modifică capacitatea de transport, numărul de uși, etc.
- 2) Contract cu atelierul autorizat de modificări constructive din care să rezulte obligativitatea realizării acestui retrofit, costul, perioada de montare și reomologare corelată cu perioada de mobilizare.

În concluzie, ... SA reiterează solicitările formulate în petitul actului introductiv.

În drept, contestația este întemeiată pe dispozițiile art. 8 alin. (1) lit. a), art. 22 și art. 26 alin. (1) lit. b) din Legea 101/2016, precum și pe dispozițiile legale invocate.

În probațiune, sunt atașate înscrisuri.

Prin adresa nr. ..., în temeiul dispozițiilor art. 61¹ alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, Consiliul i-a solicitat contestatorului să transmită, în termen de 5 zile de la data sesizării Consiliului, dovada constituirii cauțiunii în cuantumul stabilit de lege. Totodată, în temeiul prevederilor art. 16 alin. (1) din același act normativ, i-a solicitat și prezentarea dovezii datei comunicării contestației către entitatea contractantă.

Prin adresa nr. ..., în temeiul dispozițiilor art. 18 și art. 20 din Legea nr. 101/2016, Consiliul i-a solicitat autorității contractante să transmită la dosarul cauzei, în copie, dosarul achiziției publice.

Prin adresa nr. V/2546/02.02.2023, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. ..., entitatea contractantă a transmis punctul de vedere cu privire la contestația formulată de ... SA, prin care, pe fond, în temeiul dispozițiilor art. 18 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, a solicitat respingerea acesteia ca nefondată, cu consecința menținerii documentației de atribuire ca fiind întocmită în conformitate cu prevederile legale.

I. Cu privire la petitul prin care, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (2) lit. b) din Legea nr. 101/2016, se solicită obligarea sa la eliminarea oricărei referințe la calculul tarifului mediu lei/km/loc ca medie aritmetică a tarifelor medii pe grupa de trasee aferente unui lot din toată documentația de atribuire, precum și a oricăror prevederi nelegale identificate ca urmare a propriei analize, organizatoarea procedurii afirmă că această cerință nu este întemeiată deoarece:

- Stabilirea factorilor de evaluare din cadrul documentației de atribuire s-a realizat cu respectarea prevederilor Legii nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, care prevede că în cazul serviciilor publice de transport rutier de călători efectuate cu autobuze, factorii de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire, în condițiile legii, sunt:

- a) vechimea medie a parcului de autobuze;
- b) clasificarea autobuzelor;
- c) nivelul tarifului;
- d) dotarea cu instalație de aer condiționat;
- e) capacitatea de transport;
- f) norma de poluare a autobuzului;

g) utilizarea combustibililor alternativi, astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

- Potrivit aceleiași legi, organizatoarea procedurii stabilește prin hotărâre a Consiliului Județean grila de punctaj, pe baza criteriilor de atribuire menționate anterior.

- Prin documentația de atribuire, entitatea contractantă a stabilit factorul de evaluare „*tariful mediu pe kilometru/loc*” drept factor de evaluare de natură financiară. În documentație s-a prevăzut că fundamentarea tarifelor se va face în conformitate cu prevederile Ordinului ANRSC nr. 272/2007 și că valoarea tarifului mediu pe kilometru/loc este cea prevăzută la poziția XII din tabelul referitor la

structura pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea tarifului pentru serviciul public județean de persoane prin curse regulate din Anexa nr. 2 la Ordinul ANRSC nr. 272/2007, pe care organizatoarea procedurii îl redă în facsimil. Totodată, instituția precizează că tabelul din Anexa nr. 2 la Ordinul ANRSC nr. 272/2007 a cunoscut o modificare prin Ordinul nr. 634/02.09.2022, iar tariful mediu lei/km/loc (calculat ca raport între valoarea totală a serviciilor și produsul dintre numărul total de km planificați și capacitatea de medie) se regăsește la poziția XI.

- Prin documentația de atribuire, ofertanților li se solicită să prezinte o fundamentare a tarifului mediu lei/km/loc pentru fiecare traseu din cadrul grupei de trasee pentru care se depune oferta (pe structura de elemente de cheltuieli din Anexa nr. 2 la Ordinul ANRSC nr. 272/2007), pe baza acestor tarife rezultate oferite urmând a se calcula tarifele de călătorie pe fiecare traseu.

- În aplicarea factorului de evaluare financiară, în cadrul formularului de ofertă financiară s-a solicitat ofertanților să completeze tariful mediu pe kilometru/loc ca și medie aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul grupei, care tarife, la rândul lor, au fost fundamentate conform prevederilor legale, pe structura de cheltuieli din cadrul normelor-cadru (Ordinul ANRSC nr. 272/2007). Tariful mediu lei/km/loc oferit pe întreaga grupă de trasee, care se solicită a fi prezentat în cadrul Formularului 9, are drept scop departajarea dintre ofertanți. Totodată, entitatea contractantă subliniază că dacă toți ofertanții prezintă tariful ca medie aritmetică a tarifelor medii lei/km/loc de pe trasee nu există niciun fel de denaturare a elementelor variabile ce conduc la tarif.

Desigur, menționează instituția, dacă un ofertant calculează tariful mediu lei/km/loc în maniera indicată de contestator (ca centralizator al elementelor de cheltuieli și a numărului de kilometri planificați pe trasee și a mediei capacităților medii), iar un alt ofertant calculează tariful mediu lei/km/loc ca medie aritmetică a tarifelor medii lei/km/loc pe traseele grupelor, diferențele sunt evidente.

În plus, entitatea contractantă susține că nu acest tarif mediu pe grupă va fi utilizat pentru calculul tarifelor de călătorie, ci tarifele medii lei/km/loc pe fiecare traseu din cadrul grupei, pe structura de cheltuieli prezentată în Anexa 2 la Normele cadru aprobate prin Ordinul ANRSC 272/2007.

II. Cu privire la petitul care vizează unele aspecte de nelegalitate privind posibilitatea montării echipamentelor privind accesul persoanelor cu dizabilități în perioada de mobilizare, entitatea contractantă afirmă că și acesta este nefondat, întrucât:

- Documentația de atribuire prevede, ca cerință, obligativitatea viitorului operator de servicii de transport de a asigura că toate

mijloacele de transport în comun implicate în viitorul contract să fie adaptate pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu handicap, în acord și cu decizia C.N.S.C. nr. ... din data de 24.12.2021.

- Solicitarea contestatorului, respectiv aceea de a impune prin documentația de atribuire ofertanților care declară că echipamentele vor fi montate în perioada de mobilizare să depună odată cu oferta tehnică și documente precum: 1) Varianta constructivă avizată RAR, din care să reiasă dacă se modifică capacitatea de transport, numărul de uși, etc. și 2) Contract cu atelierul autorizat de modificări constructive din care să

rezulte obligativitatea realizării acestui retrofit, costul, perioada de montare și reomologare corelată cu perioada de mobilizare, este în măsură a restricționa participarea la prezenta procedură a unor operatori de pe piața de profil, iar prezentarea la termenul limită de depunere a ofertelor a acestor documente este excesivă.

- Cerința referitoare la adaptarea mijloacelor de transport în comun pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu handicap se raportează la perioada de derulare a contractului de delegare și nu reprezintă conformitatea ofertelor.

În concluzie, JUDEȚUL ... solicită respingerea contestației ca nefondată, cu consecința menținerii documentației de atribuire ca fiind întocmită în conformitate cu prevederile legale.

În drept, au fost invocate dispozițiile Legii nr. 101/2016.

În probațiune, motivat de faptul că contestația vizează documentația de atribuire publicată în SEAP și invocând prevederile art. 18 alin. (2), teza a II-a din Legea nr. 101/2016, organizatoarea procedurii declară că nu atașează, în copie, dosarul achiziției publice.

Dovada comunicării punctului de vedere către contestatoare a fost atașată la dosarul cauzei.

Prin adresa înregistrată la C.N.S.C. sub nr. ..., contestatorul a formulat concluzii scrise, prin care a adus la cunoștința Consiliului faptul că renunță la cererea de studiere a dosarului cauzei și a reiterat solicitările formulate în cererea introductivă. Totodată, excedentar argumentelor invocate în contestație, acesta învederează și următoarele considerente:

I. Petentul reia aspectele referitoare la interesul pe care-l manifestă în promovarea contestației și, făcând trimitere la prevederile art. 164⁴ din Legea nr. 99/2016, apreciază că maniera în care a fost elaborată documentația de atribuire este una discriminatorie, incompletă și nelegală. Totodată, acesta face trimitere la prevederile H.G. nr. 901/2015 și susține că, pentru ca procedura de atribuire să se desfășoare în mod legal, este necesar să fie luate în seamă solicitările formulate prin contestație. Altminteri, este necesar ca procedura să fie anulată, conchide contestatorul.

II. Cu privire la modul de calcul al tarifului mediu lei/ kilometru/loc ca medie aritmetică a tarifelor medii pe lei/kilometru/loc a traseelor din cadrul grupei de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta:

A) Contestatorul consideră că afirmația prezentată de entitatea contractantă în punctul acesteia de vedere, respectiv: *„Prin documentația de atribuire ofertanților li se solicită să prezinte o fundamentare a tarifului mediului lei/km/loc pentru fiecare traseu din cadrul grupei de trasee pentru care se depune oferta, [...], pe baza acestor tarife rezultate oferite urmând a se calcula tarifele de călătorie*

pe fiecare traseu", încalcă prevederile art. 8.4.8.3.4 din caietul de sarcini, pe care le redă.

Reiterând argumentațiile referitoare la încălcarea prevederilor art. 27¹ din Ordinul ANRSC nr. 272/2007 și formulând exemple ipotetice, contestatorul subliniază că nu există o justificare rezonabilă și legală pentru care s-ar utiliza un astfel de plan tarifar, în condițiile în care atribuirea serviciului de transport se face la nivel de lot, iar nu la nivel de traseu, fiind în mod clar dezavantajos pentru cetățenii calatori, dar și pentru operatorii de transport public.

B) În opinia petentului, susținerile „În aplicarea factorului de evaluare în cadrul formularului de ofertă financiară s-a solicitat ofertanților să completeze tariful mediu pe km/loc ca și medie aritmetică a tarifelor medii kilometru/loc pe traseele din cadrul grupei[...]. Tarif mediului lei/km/loc ofertat pe întreaga grupă de trasee și care se solicită a fi prezentat în cadrul Formularului 9 de oferta financiara are drept scop departajarea dintre ofertanți și dacă toți ofertanții prezintă ca și medie aritmetică a tarifelor medii lei/km/loc de pe trasee nu există nici un fel de denaturare a elementelor variabil se conduc la tarif” contrariază prevederile din documentația de atribuire, respectiv: „Tariful mediu pe kilometru/loc fundamentat conform Anexei 1 la formular nr. 9 pentru fiecare Grupă de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta, se calculează ca medie aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul Grupei de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta”.

Astfel, contestatorul semnalează că prin folosirea acestei exprimări rezultă următoarele aspecte contradictorii:

- pe de-o parte, că pentru fiecare grupă de trasee corespunzătoare lotului, tariful mediu pe kilometru/loc se fundamentează conform anexei 1 la Formularul 9;
- pe de altă parte, că se calculează ca medie aritmetică a tarifelor medii lei/km /loc a traseelor din cadrul grupei de trasee corespunzătoare lotului;

Vis a vis de afirmația entității contractante, potrivit căreia „nu există nici un fel de denaturare a elementelor variabile ce conduc la tarif”, contestatorul opinează că, prin folosirea acestei sintagme, instituția organizatoare a procedurii susține că nu ar exista o denaturare a elementelor variabile dacă toți ofertanții ar aplica aceeași modalitate de stabilire a elementelor, prin urmare, dacă ar aplica cerințele contrare prevederilor legale. Autorul contestației semnalează că acest raționament este totalmente eronat, deoarece tariful mediul lei/km/loc calculat pe întreaga grupă de trasee are scop atât de departajare între ofertanți, cât și de bază a stabilirii tarifelor de călătorie, conform prevederilor art. 8.4.8.3.4. din caietul de sarcini, ultimul alineat, și articolului 27¹ din Ordinul ANRSC nr. 272 /2007.

C. Raportându-se la susținerile entității contractante, respectiv: „Dacă un ofertant calculează tariful mediul lei /km/loc în maniera indicată de contestatoare, iar un alt ofertant calculează tariful mediu lei /km/loc ca medie aritmetică tarifelor medii lei/km/loc pe traseele grupelor, diferențele sunt evidente”, petentul afirmă că organizatoarea procedurii recunoaște că în ipoteza expusă de el există diferențe de valori substanțiale, evidente, care vor genera modificări și cu privire la valoarea corectă și legală a contractului, numărul de kilometri stabiliți,

capacitatea corectă și legală, dar și un tarif de călătorie stabilit în mod corect și legal.

Practic, prin punctul de vedere formulat, organizatoarea procedurii recunoaște că cerințele privind alcătuirea tarifului mediul lei/km/loc, astfel cum sunt formulate în prezent în documentația de atribuire, sunt de natură să conducă la rezultate diferite, iar ofertele să fie evaluate într-un mod subiectiv, fiind, astfel, încălcat principiul egalității de tratament, conchide contestatorul, sens în care și detaliază.

D) Referindu-se la susținerile entității contractante, respectiv: „*In plus, nu acest tarif mediu pe grupă va fi utilizat pentru calculul tarifelor de călătorie, ci tarifele medii lei/km/loc pentru fiecare traseu din cadrul grupei pe structura de cheltuieli prezentat în anexa 2 la normele cadru din ordinul ANRSC 272 /2007*”, petentul ridică aceeași obiecție, anume cea privind încălcarea prevederilor Ordinului ANRSC nr. 272 /2007, fapt care, în opinia acestuia, generează și lipsirea de efecte a prevederilor art. 8.4.8.3.4 din caietul de sarcini, și, contrar acestor susțineri, subliniază că:

a. entitatea contractantă este obligată să ia în considerare tariful mediul lei/km/loc rezultat din anexa A1 la F9 poziția XII, ca factor de evaluare financiară;

b. tariful mediul lei/km/loc, calculat ca media aritmetică a tarifelor medii pe grupa de trasee aferentă unui lot, este o invenție ilegală a entității contractante, care generează valori mult mai mari a tarifelor de călătorie, a valorii contractului, adică o supracompensație mascată acordată operatorului de transport declarat câștigător;

c. tariful mediul lei /km/loc stă la baza calculării (fundamentării) tarifelor de călătorie, dar este și factor de evaluare financiară.

În raport de cele argumentate, autorul contestației solicită obligarea organizatoarei procedurii la modificarea prevederilor documentației de atribuire referitoare la calculul tarifului mediu lei/km/loc ca medie aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul Grupei de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta, astfel:

«*Fisa de date cap. IV.4.2 Modul de prezentare al propunerii financiare*
IV.4.2 Modul de prezentare al propunerii financiare

i. [...]

ii. *Formularul de Propunere Financiară (conform formularului pus la dispoziție de Entitatea Contractantă în Secțiunea D - Formulare pentru depunerea Ofertei a Documentației de Atribuire - Formularul nr. 9 - Formularul de ofertă financiară din Secțiunea Formulare.*

Tariful mediu pe kilometru/loc este cel fundamentat conform anexei 1 la formular nr. 9 pentru fiecare Grupă de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta. se calculează ca medie aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul Grupei

Documentația de atribuire — grilă de punctaj, pag 21/

Nivelul tarifului

[...] "Tariful mediu pe kilometru/loc" se stabilește pentru fiecare traseu în parte din cadrul unei grupe de trasee conform anexei 1 la Formularul 9, iar ulterior, funcție de câte trasee are grupa se stabilește tariful mediu lei/km/loc la nivel de lot, conform anexei 1 la Formularul 9. Se face media aritmetică a acestor tarife, obținându-se un "tarif mediu pe

kilometru/loc" corespunzător grupei de trasee (lotului în cadrul procedurii de achiziție)."

Documentația de atribuire — Anexa 1 — Caiet de sarcini

9. Modul de prezentare a propunerii financiare

Pentru fiecare lot în parte, Propunerea Financiară, care se încarcă în rubrica Oferta financiară, va include următoarele elemente:

i. [...]

ii. Formularul de Propunere Financiară (conform formularului pus la dispoziție de Entitatea Contractantă în Secțiunea D - Formulare pentru

depunerea Ofertei a Documentației de Atribuire - Formularul nr. 9 -Formularul de ofertă financiară din Secțiunea Formulare. Tariful mediu pe kilometru/loc este cel fundamentat conform Anexei 1 la formular nr. 9 pentru fiecare Grupă de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta., se calculează ca medie aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul Grupei de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta.

Documentația de atribuire — Anexa 1 — Caiet de sarcini / 8.1.4.5. Grilă de punctaj

Nivelul tarifului

[...] Tariful mediu pe kilometru/loc" se stabilește pentru fiecare traseu în parte din cadrul unei grupe de trasee conform anexei 1 la Formularul 9, iar ulterior, funcție de câte trasee are grupa se stabilește tariful mediu lei/km/loc la nivel de lot, conform anexei 1 la Formularul 9. Se face media aritmetică a acestor tarife, obținându-se un "tarif mediu pe kilometru/loc" corespunzător grupei de trasee (lotului în cadrul procedurii de achiziție)."

Documentatia de atribuire — Anexa 2 — Instrucțiuni pentru ofertanti, /II.2.3

Descriere

Criteriul de atribuire

"Tariful mediu pe kilometru/loc" se stabilește pentru fiecare Grupă de trasee corespunzătoare Lotului pentru care se depune oferta conform anexei 1 la Formularul 9, pozitia XII pe baza tarifului mediu/kilometru/loc pentru fiecare traseu în parte din cadrul grupei (media aritmetică a acestor tarife)."

Documentatia de atribuire — Anexa 2 — Instrucțiuni pentru ofertanti, IV.3.2. Modul de prezentare a propunerii financiare

[...] „Tariful mediu pe kilometru/loc este cel fundamentat conform anexei 1 la formular nr. 9 pentru fiecare Grupă de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta, se calculează ca medie aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul Grupei de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta."

Formularul nr. 9 „Formular de oferta financiara" pus la dispozitie de catre Entitate:

[...]"- ofertăm tariful mediu/km/loc prevazut la pozitia XII din anexa 1 la Formularul 9 de ... [lei/km/loc] [introduceți suma în cifre si litere din Anexa nr.1 la Formularul nr. 9], fără TVA, la care se adaugă TVA de ... [introduceți suma în cifre si litere], pentru Lotul ca medie aritmetică a tarifelor medii/km/loc pentru traseele care compun Grupa (Pachetul) de trasee corespunzătoare Lotului (...))».

Concluzionând, petentul solicită eliminarea oricărei referințe la calculul tarifului mediu lei/km/loc ca medie aritmetică a tarifelor medii,

dar și orice alte prevederi nelegale identificate ca urmare a analizei Consiliului.

III. Aspecte de nelegalitate privind posibilitatea montării echipamentelor necesare pentru accesul persoanelor cu dizabilități în perioada de mobilizare:

A) Contrar susținerilor entității contractante, respectiv: *„Solicitarea contestatarului de a impune prin documentatia de atribuire ofertantilor care declară că echipamentele vor fi montate în perioada de mobilizare să depună odată cu Oferta tehnică și documente precum: (...), 2)*

Contract cu atelierul autorizat de modificări constructive din care să rezulte obligativitatea realizării acestui retrofit, costul, perioada de montare și reomologare corelată cu perioada de mobilizare, este în măsură a restricționa participarea la prezenta procedura a unor operatori de pe piața de profil iar prezentarea la termenul limita de depunere a ofertelor a acestor documente considerăm a fi excesivă”, contestatorul apreciază că această cerință este o condiție obligatorie impusă de Registrul Auto Român, singurul care deține competența de a omologa autovehiculele, astfel cum reiese din răspunsul nr. 15333 din 18 ianuarie 2023.

Dat fiind faptul că unul dintre efectele încheierii contractului de servicii publice este reprezentat de acordarea de compensații, petentul apreciază că sunt incidente și dispozițiile legale din materia concurenței, respectiv a ajutorului de stat, sens în care face trimitere și redă din cuprinsul Comunicării Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general - 2012/C 8/02 - Comunicarea 68.

Autorul contestației susține că, conform răspunsului la clarificări primit, pe care îl redă, entitatea contractantă nu permite ulterior depunerii ofertei tehnice modificarea capacității autobuzelor. Totodată, menționează că, dacă entitatea contractantă nu dezvoltă suficient prin documentația de atribuire cerința privind existența / dotarea autobuzelor cu aceste echipamente speciale, există riscul ca operatorii participanți la procedura de atribuire să nu cunoască prevederile speciale impuse de RAR și impactul acestora asupra caracteristicilor tehnice ale autobuzelor sau costurile generate de aceste modificări constructive.

Detaliind, acesta afirmă că, în viziunea organizatoarei procedurii, sunt acceptate doar acele autobuze care nu suferă modificări de capacitate în urma montării echipamentelor. Însă, acest aspect este necesar a se cunoaște la momentul depunerii ofertelor, prin documentație avizată de RAR și prin contractul cu atelierul autorizat pentru modificări structurale, conchide contestatorul.

Nu în ultimul rând, susține că, opoziția entității contractante de a impune cerințele RAR solicitate în contestație poate crea un avantaj și posibilitatea anumitor ofertanți de a interpreta în mod eronat condițiile impuse prin documentația de atribuire, cu atât mai mult cu cât contractul de atribuire a serviciului de transport se semnează înainte de perioada de mobilizare.

B) Autorul contestației redă prevederi cuprinse în documentația de atribuire, respectiv: *„Oferta este neconformă dacă : i. „nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini” și „Autobuzele utilizate în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu*

echipamente în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii”, și, coroborându-le, apreciază că susținerea entității contractante, în sensul că adaptarea mijloacelor de transport în comun „se raportează la perioada de derulare a contractului de delegare și nu reprezintă conformitatea ofertelor”, este o interpretare eronată a prevederilor sus-redate.

Reiterând aspecte deja prezentate în cuprinsul cererii introductive, contestatorul concluzionează astfel:

- existența documentației avizate de RAR și a contractului cu atelierul autorizat pentru modificări structurale sunt necesare a se impune la data depunerii ofertei tehnice;
- existența acestor condiții nu creează o restricție a ofertanților, dimpotrivă creează claritate și predictibilitate;
- inexistența acestor echipamente este în strânsă legătură cu oferta, respectiv cu analiza conformității acesteia;
- existența acestor echipamente este o obligație și nu ar trebui considerată ca o cerință în perioada de derulare a contractului de delegare.

Reafirmând solicitările deja formulate cu privire la aspectul aflat în discuție, autorul contestației subliniază și faptul că, în măsura în care Consiliul va aprecia că aceste măsuri de remediere nu permit desemnarea unei oferte câștigătoare fără a nu prejudicia prevederile legale în materie, se impune anularea procedurii în cauză. O atare măsură s-ar datora modului deficitar de stabilire a criteriilor din documentația de atribuire, care lezează principiile nediscriminării și tratamentului egal, conchide ofertantul contestator.

Dovada comunicării concluziilor scrise către organizatoarea procedurii a fost atașată la dosarul cauzei.

Prin adresa nr. 53/10.01.2023, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. ..., ... SA a depus, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii având nr. 208827861/1, eliberată de ..., în cuantum de 220.000,00 lei.

Analizând susținerile și documentele depuse la dosarul cauzei,

CONSILIUL constată următoarele:

JUDEȚUL ..., în calitate de entitate contractantă, a organizat licitația deschisă, derulată online, pe loturi, în vederea atribuirii contractului având ca obiect: *„Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane în județul ..., loturi 2,3,6,7,8,10,11”*, cod CPV: 60112000-6, elaborând, în acest sens, documentația de atribuire aferentă și publicând în SEAP anunțul de participare nr. ... din 12.01.2023, conform căruia valoarea estimată totală a procedurii este de 200.222.707,02 lei, iar valoarea estimată a Lotului 3 este de 62.108.692,25 lei, fără TVA. Conform cap. II.2.5) din anunț, criteriul de atribuire pentru lotul contestat este *„cel mai bun raport calitate preț”*, acesta având 7 factori de evaluare, respectiv: *„Prețul ofertei”*, cu o pondere de 25%, *„a) Vechimea medie a parcului de autobuze”*, cu o pondere de 25% și *„b) Clasificarea autobuzelor”*, cu o pondere de 8%, *„c) Norma de poluare a autobuzului”*, cu o pondere de 25%, *„d) Dotarea cu instalație de aer condiționat”*, cu o pondere de 3%, *„e) Capacitatea de transport”*, cu o pondere de 7% și *„f) Utilizarea combustibililor alternativi, astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind*

instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi”, cu o pondere de 7%,

Solicitarea privind suspendarea procedurii de atribuire pentru lotul contestat a fost analizată de Consiliu, fiind admisă, prin încheierea nr. ... din data de 31.01.2023. Această hotărâre a fost comunicată către părți prin adresele nr. ... și nr. ... din 02.02.2023.

Procedând la soluționarea contestației formulate de ... SA, Consiliul constată că aceasta vizează prevederile documentației de atribuire pentru lotul 3, fiind formulate critici cu privire la (1) modul de calcul

stabilit de entitatea contractantă pentru factorul de evaluare corespunzător componentei financiare, respectiv „nivelul tarifului”, precum și critici cu privire la (2) modalitatea de demonstrare a îndeplinirii cerinței „Autobuzele utilizate în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii”.

1. În ceea ce privește criticile referitoare la modul de calcul stabilit de entitatea contractantă pentru factorul de evaluare corespunzător componentei financiare, „nivelul tarifului”, Consiliul reține că ... SA invocă faptul că entitatea contractantă a precizat, în cadrul documentației de atribuire, pe de o parte, faptul că „stabilește factorul de evaluare "tariful mediu pe kilometru/loc" drept factor de evaluare de natură financiară. Nivelul tarifului reprezintă unul dintre cei mai importanți factori de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire.

Fundamentarea tarifelor se va face în conformitate cu prevederile Ordinului ANRSC nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor – cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local și județean de persoane, astfel cum a fost modificat prin Ordinul nr. 134/2019.

Valoarea tarifului mediu pe kilometru/loc este cea prevăzută la poziția XII din tabelul referitor la structura pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea tarifului pentru serviciul public județean de persoane prin curse regulate din Anexa 2 la Normele-cadru aprobate prin Ordinul nr. 272/2007, modificat prin Ordinul nr. 134/2019” (punctul 8.1.4.1. - „Factor de evaluare cu privire la componenta financiară a ofertei” din caietul de sarcini), iar, pe de altă parte, precizează în cadrul aceleiași documentații de atribuire, faptul că „Tariful mediu pe kilometru/loc fundamentat conform Anexei 1 la formular nr. 9 pentru fiecare Grupă de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta, se calculează ca medie aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul Grupei de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta” (punctul IV.4.2 „Modul de prezentare a propunerii financiare” din fișa de date a achiziției”, Formularul nr. 9 – Formular de ofertă financiară), contestatorul apreciind că în acest fel s-au încălcat prevederile legale referitoare la modul de calcul a nivelului tarifului mediu, iar modul de calcul impus de entitatea contractantă denaturează elementele ce intră în calculul tarifului mediu.

Consiliul reține că, în replică, prin punctul de vedere nr. 5480/02.02.2023, entitatea contractantă precizează că „în cadrul formularului de ofertă financiară s-a solicitat ofertanților să completeze tariful mediu pe kilometru/loc ca și medie aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul grupei, care tarife la rândul lor au fost fundamentate conform prevederilor legale, pe structura de cheltuieli din cadrul Normelor-cadru. Tariful mediu lei/km/loc ofertat pe întreaga grupă de trasee și care se solicită a fi prezentat în cadrul

Formularului 9 are drept scop departajarea dintre ofertanți și dacă toți ofertanții îl prezintă ca si medie aritmetică a tarifelor medii lei/km/loc de pe trasee nu există niciun fel de denaturare a elementelor variabile ce conduc la tarif.

Procedând la soluționarea criticilor formulate de ... SA, prin raportare la prevederile Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, la prevederile *Ordinului nr. 272/2007 privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local și județean de persoane, modificat prin*

Ordinul nr. 134/2019, la prevederile egale aplicabile în materia achizițiilor publice, precum și la susținerile părților, Consiliul constată caracterul întemeiat al criticilor formulate cu privire la modul de calcul al factorului de evaluare corespunzător componente financiare, având în vedere considerentele reținute în cele ce urmează.

Astfel, raportat la criteriul de atribuire stabilit de entitatea contractantă la punctul II.2.5 din cadrul anunțului de participare nr. .../12.01.2023, respectiv „Cel mai bun raport calitate-preț”, Consiliul reține ca fiind relevante în soluționare prevederile art. 23¹ alin. (5) din Legea nr. 92/2007 potrivit căroră „În cazul serviciilor publice de transport rutier de călători efectuate cu autobuze, factorii de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire, în condițiile legii, sunt:

- a) vechimea medie a parcului de autobuze;
- b) clasificarea autobuzelor;
- c) **nivelul tarifului**;
- d) dotarea cu instalație de aer condiționat;
- e) capacitatea de transport;
- f) norma de poluare a autobuzului;

g) utilizarea combustibililor alternativi, astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternative”.

Sub acest aspect, Consiliul constată că prevederile legale fac referire la nivelul tarifului și nu la „media aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul Grupei de trasee corespunzătoare lotului”, așa cum entitatea contractantă a prevăzut în cuprinsul documentației de atribuire.

De asemenea, Consiliul are în vedere prevederile art. 27² alin. (1) lit. a) din Norma-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, aprobată prin Ordinul nr. 272/2007, potrivit căroră „Nivelul tarifelor de călătorie se determină după cum urmează:

a) operatorii de transport rutier ofertează și fundamentează, pe structura elementelor de cheltuieli prevăzute în anexa nr. 2 la prezentele norme-cadru, nivelul tarifului mediu pe km/loc, potrivit formulei:

$$T_m \text{ (km/loc)} = \frac{V(t)}{N \text{ (km)} \times \text{Cap.m (loc)}} \quad (\text{lei/km/loc}), \text{ unde:}$$

$T_m \text{ (km/loc)}$ - tariful mediu pe km/loc (lei/km/loc);

$V(t)$ - valoarea totală a serviciului, poz. VIII din anexa nr. 2 la prezentele normele-cadru (lei);

N (km) - numărul total de kilometrii planificați anual, poz. IX din anexa nr. 2 la normele-cadru (km);

$Cap.m$ (loc) - capacitatea medie de transport, poz. XI din anexa nr. 2 la normele-cadru, care se calculează potrivit formulei:

$$Cap.m (loc) = \frac{Cap.1 + Cap.2 + \dots + Cap.N}{A_N} \times k, \text{ unde:}$$

Cap. 1 - capacitatea de transport a autobuzului 1 (nr. locuri);

Cap. 2 - capacitatea de transport a autobuzului 2 (nr. locuri);

Cap. n - capacitatea de transport a autobuzului N (nr. locuri);

AN - numărul total de autobuze;

k = 70% - grad mediu de ocupare a locurilor în autobuz"

Prin urmare, Consiliul constată că indiferent că este vorba despre un traseu sau o grupare de mai multe trasee, tariful mediu se calculează cu luarea în considerare a valorii totale a serviciului de transport (corespunzătoare sumelor prevăzute la poziția VIII din anexa 1 la formularul de ofertă – Fundamentarea tarifului unei călătorii, formular ce se impune a fi prezentat pentru fiecare traseu din cadrul lotului 3), a numărului total de kilometri, conform documentației de atribuire și a capacității medii de transport a fiecărui ofertant în parte (calculată după formula prezentată, prin raportare la autobuzele avute în vedere de fiecare ofertant în parte pentru prestarea serviciului de transport pe traseele din cadrul lotului 3) și nicidecum prin calcularea mediei aritmetice a tarifelor medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul Grupei de trasee corespunzătoare lotului 3, așa cum, în mod eronat, a prevăzut entitatea contractantă în cuprinsul documentației de atribuire.

Într-o atare situație, Consiliul constată că se impune stabilirea factorului de evaluare corespunzător componentei financiare prin raportare la prevederile 23¹ alin. (5) din Legea nr. 92/2007 și art. 27² alin. (1) lit. a) din Norma-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, aprobată prin Ordinul nr. 272/2007, respectiv a nivelului tarifului, și, pe cale de consecință, eliminarea prevederilor din cadrul documentației de atribuire pentru lotul 3 (strategie de contractare, fișa de date a achiziției, caietul de sarcini, instrucțiuni pentru ofertanți, formulare) referitoare la media aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul Grupei de trasee.

De asemenea, având în vedere că în cadrul anunțului de participare nr. .../12.01.2023 și a fișei de date a achiziției, la punctul II.2.5), factorul de evaluare corespunzător componentei financiare este „prețul ofertei” și nu „nivelul tarifului”, Consiliul constată că se impune o reverificare a documentației de atribuire, de către autoritatea contractantă, pentru a vedea dacă sunt necesare și alte modificări ale acesteia, în corelare cu criticile reținute de Consiliu, conform tuturor considerentelor de mai sus.

În aceste condiții, Consiliul constată că se impune comunicarea modificărilor adoptate către toți operatorii economici interesați de participarea la prezenta procedură de atribuire, prin postarea acestora în SEAP, în conformitate cu prevederile art. 62 alin. (1) din H.G. nr.

394/2016 potrivit căroră „În cazul în care, după publicarea unui anunț, intervin anumite modificări față de informațiile deja existente în acesta, entitatea contractantă are obligația de a transmite spre publicare un anunț de tip erată la anunțul inițial, care trebuie să fie publicată nu mai târziu de 3 zile lucrătoare înainte de data stabilită pentru depunerea ofertelor sau cererilor de participare”.

2. În ceea ce privește criticile referitoare la modul de demonstrare a îndeplinirii cerinței „Autobuzele utilizate în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente

în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii”, Consiliul reține că ... SA solicită ca ofertanții să depună odată cu propunerea tehnică și un contract încheiat cu atelierul autorizat de modificări constructive, a variantei avizate de către RAR și a termenului/termenelor de realizare a acestui retrofit, astfel încât entitatea contractantă să poată verifica dacă ofertantul poate respecta obligațiile care îi incumbă în perioada de mobilizare.

În același timp, se reține că, în replică, în cuprinsul punctului de vedere nr. 5480/02.02.2023, entitatea contractantă precizează că „Cerința referitoare la adaptarea mijloacelor de transport în comun pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu handicap se raportează la perioada de derulare a contractului de delegare și nu reprezintă conformitatea ofertelor”.

Raportat la susținerile părților, Consiliul reține ca fiind relevante în soluționare următoarele prevederi din cuprinsul caietului de sarcini:

„8.2 Cerințe organizatorice minimale specifice

(...)

Autobuzele utilizate în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii.

(...)

Îndeplinirea cerințelor organizatorice minimale specifice (inclusiv deținerea șoferilor), de către operatorul/operatorii care depune/depun ofertă/oferte, mai puțin cerința privind disponibilitatea mijloacelor de transport (care trebuie să existe fizic) la data depunerii ofertei, se acceptă inclusiv în perioada de mobilizare, astfel cum este menționat la punctul 8.4.2. din prezentul caiet de sarcini. În cazul în care operatorul/operatorii nu îndeplinesc/îndeplinesc aceste cerințe minime la data depunerii ofertei/ofertelor, va/vor declara pe propria răspundere că le va/vor îndeplini în perioada de mobilizare”;

„8.4.2. În perioada de Mobilizare, care este de maximum 2 luni de la Data Intrării în vigoare a contractului de delegare, vor fi desfășurate minim următoarele activități:

(...)

c) dotarea mijloacelor de transport conform cerințelor din documentația de atribuire;

(...)

o) perioada de mobilizare cuprinde perioada dintre data intrării în vigoare și data de începere efectivă a prestării serviciului, astfel cum sunt acestea definite în contractul ce urmează a fi atribuit”;

„8.4.3. Perioada de mobilizare va lua sfârșit la data de începere a prestării Serviciului, atunci când toate condițiile prevăzute în acest sens în contractul de delegare încheiat vor fi îndeplinite și confirmate printr-un proces verbal de constatare încheiat în acest sens”.

Astfel, Consiliul constată că entitatea contractantă a avut în vedere că îndeplinirea cerințelor organizatorice minimale, între care și

cea referitoare la echiparea autobuzelor cu echipamente care să asigure accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii, se acceptă inclusiv în perioada de mobilizare, precizând, în mod clar, că operatorii economici care nu îndeplinesc cerințele minimale la data depunerii ofertelor, vor declara pe propria răspundere că vor îndeplini aceste cerințe în perioada de mobilizare.

Prin urmare, Consiliul constată că entitatea contractantă a prevăzut posibilitatea îndeplinirii cerinței privind asigurarea accesului persoanelor cu dizabilități locomotorii după semnarea contractului, în

perioada de mobilizare, situație în care operatorii economici nu trebuiau să facă dovada îndeplinirii acestei cerințe în calitate de ofertanți, ci doar să depună o declarație pe propria răspundere privind îndeplinirea cerinței în cauză, obligația demonstrării îndeplinirii cerințelor minime revenindu-i, în perioada de mobilizare, ofertantului desemnat câștigător al procedurii de atribuire.

Pe cale de consecință, având în vedere aceste cerințe exprese, sus precizate, ale entității contractante, raportate la anumite obligații ale **antreprenorului, NU ale ofertantului**, este evident că respectiva entitate și-a asumat astfel riscurile aferente neprezentării/nedeținerii de către **contractant (antreprenor)** a dovezilor privind echiparea autobuzelor cu echipamente care să asigure accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii, în condițiile legii, în vederea implementării contractului de delegare a serviciilor de transport.

Mai mult, Consiliul are în vedere că, și în cazul prezentării variantei constructive aprobate de registrul Auto Român și a contractului încheiat cu atelierul autorizat de modificări constructive, a variantei avizate de către RAR, în cadrul ofertelor prezentate inițial de ofertanți, entitatea contractantă nu are garanția că modificarea autobuzelor astfel încât să asigure accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii se va realiza în perioada de mobilizare, respectiv până la data intrării în vigoare a contractului de delegare.

Într-o atare situație, Consiliul constată caracterul nefondat al criticilor formulate de contestator sub acest aspect, motiv pentru care va proceda la respingerea, ca nefondate, a acestora.

Acestea fiind, în condițiile în care solicitarea contestatorului, de modificare, a documentației de atribuire, s-a dovedit a fi întemeiată, în considerarea prevederilor art. 26 alin. (2) și (5) din legea nr. 101/2016, Consiliul admite contestația formulată de ... SA, în contradictoriu cu JUDEȚUL

Obligă JUDEȚUL ... ca, în termen de 10 zile de la primirea prezentei, să procedeze la modificarea documentației de atribuire cu luarea în considerare a celor precizate în motivare și să comunice modificările adoptate tuturor operatorilor economici interesați de participarea la procedura de atribuire, prin publicarea acestora în SEAP.

Pentru aceste motive
în baza documentelor depuse de părți,
CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

DECIDE:

Admite contestația înregistrată la C.N.S.C. sub nr. ..., formulată de ... SA, în contradictoriu cu JUDEȚUL

Obligă JUDEȚUL ... ca, în termen de 10 zile de la primirea prezentei, să procedeze la modificarea documentației de atribuire cu luarea în considerare a celor precizate în motivare și să comunice modificările adoptate tuturor operatorilor economici interesați de participarea la procedura de atribuire, prin publicarea acestora în SEAP.

Obligatorie.

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

**Complet de soluționare a contestațiilor
în domeniul achizițiilor publice:**

Consilier de soluționare

...

PREȘEDINTE

...

Consilier de soluționare

...

Redactat practicaua deciziei

...

Redactată în 4 (patru) exemplare originale, conține ... pagini.