

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. 1682/C1/996, 1004

Data: 18.06.2024

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 19449/29.03.2024, formulată de SA, cu sediul în, județ, având cod unic de înregistrare, înmatriculată la Oficiul pentru Registrul Comerțului sub nr., reprezentată legal prin director general și convențional prin avocat Ioniță Gabriel, formulată împotriva documentației de atribuire elaborată de către entitatea contractantă, cu sediul în, județ, în cadrul procedurii licitație deschisă offline fără faza finală de licitație electronică, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică, având ca obiect: „Delegarea gestiunii a serviciului public local de transport persoane în aria teritorială de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană, cod CPV: 60112000-6, s-a solicitat:

- în principal, anularea procedurii, anularea fișei de date/anexa 13 din caietul de sarcini;
- în subsidiar, remedierea documentației de atribuire

Prin contestația nr. 8980/29.09.2024, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 19523/29.03.2024, formulată de, cu sediul în, județ, reprezentată legal prin președinte, formulată împotriva documentației de atribuire elaborată de către entitatea contractantă, cu sediul în, județ, în cadrul procedurii licitație deschisă offline fără faza finală de licitație electronică, organizată în cadrul aceleiași proceduri, s-a solicitat:

- modificarea documentației de atribuire în conformitate cu prevederile legale, și, pe cale de consecință, modificarea contractului de delegare cu anexele aferente;

- eliminarea prevederilor nelegale din documentația de atribuire;
- în subsidiar, anularea procedurii de atribuire.

Prin adresa înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 20484/03.04.2024, ..., cu sediul în, ..., județ, reprezentată legal prin președinte, formulează cerere de intervenție în dosarul nr. 996/2024, prin care solicită:

- modificarea documentației de atribuire în conformitate cu prevederile legale, și pe cale de consecință modificarea contractului de delegare cu anexele aferente;
- eliminarea prevederilor nelegale din documentația de atribuire;
- în subsidiar, anularea procedurii de atribuire.

Conform prevederilor art. 17 alin. (2) din Legea nr. 101/2016 cu modificările și completările ulterioare, contestațiile care fac obiectul dosarelor nr. 996/2024 și nr. 1004/2024 au fost conexate pentru a se pronunța o soluție unitară, deoarece acestea sunt formulate în cadrul aceleiași proceduri de atribuire.

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

În introducerea contestației, ... SA prezintă un scurt istoric al procedurii de atribuire.

Subliniază faptul că ANAP și-a exercitat funcția de control ex ante vizând documentația de atribuire, emitând avizul condiționat nr. 715/16.01.2024/DGCECMSS, prin care a constatat abateri majore de legalitate și regularitate a documentației de atribuire, impunând autorității contractante măsuri de remediere până la data publicării acesteia pe SEAP. În opinia contestatorului, entitatea contractantă a îndeplinit acest aviz doar în parte, făcând incidente prevederile art. 14 și art. 25 din OUG nr. 98/2017.

În continuarea contestației, ... SA prezintă punctual, motivele de nelegalitate din cuprinsul documentației de atribuire.

Potrivit contestatorului, condiția cifrei de afaceri diferă, precizând că în strategia de contractare, media cifrei de afaceri anuală în domeniul obiectului contractului, în ultimele 3 exerciții financiare încheiate, este impusă la suma de 15.000.000 lei (conf. art. 6.3), respectiv, minim 30.000.000 lei pentru contravaloarea serviciilor de transport pe ultimii 3 ani (conf. art. 6.4), însă, în fișa de date - media anuală a cifrei de afaceri în ultimele 3 exerciții financiare încheiate se cere a 11 de 30.000.000 lei (conf. pct. 111.1.2) din fișa de date), iar veniturile minime din transport pe ultimii 3 ani să fie de 15.000.000 lei.

Menționează că, în fișa de date, entitatea contractantă inversează cele două sume, specificate în strategia de contractare.

În opinia contestatorului, este evidentă nelegalitatea cerinței inserată în fișa de date, precizând că se solicită probarea vechimii în activitate a unor venituri din transport de 15 milioane de lei, însă, cifra de afaceri în domeniul obiectului contractului este impusă la minim 30 de milioane de lei.

Evidențiază faptul că discrepanța este constatată și de ANAP, în avizul condiționat, apreciind că se impunea remedierea/corelarea diferențelor inserate în diferitele piese ale documentației de atribuire.

Menționează că la pct. III.1.2) din fișa de date conține informații contradictorii în sensul în care, condiția cifrei de afaceri se poate proba cu situații financiare din ultimii 3 ani, menționându-se intervalul 2020-2022, deși, raportat la data organizării licitației, intervalul de referință este 2021-2023.

Referitor la „Capacitatea autobuzelor”, în caietul de sarcini al procedurii, la art. 3.2. lit. e), se specifică o capacitate cuprinsă între 80-100 de locuri la autobuze și 20-30 locuri la microbuze.

Afirmă că, în caietul de sarcini al serviciului, la art. 14 se prevede o capacitate de minim 25 locuri pentru autobuze și 25 de locuri pentru microbuze, însă, în strategia de contractare, la art. 3.2. este stipulată o capacitate de minim 70 de locuri pentru autobuze și 22 de locuri pentru microbuze.

În ceea ce privește condiția justificării dreptului de proprietate deținut asupra autobuzelor cuprinse în oferta tehnică, diferă cerința între caietul de sarcini al procedurii (conform art. 3.2. alin. (1) lit. e) unde, se acceptă ca ofertantul să dispună de autobuze închiriate).

Însă, în caietul de sarcini al serviciului, conform art. 14, operatorul poate efectua serviciul numai cu autobuze deținute în proprietate sau achiziționate în leasing, dar, potrivit art. 4 lit. d) din Legea nr. 92/2007 privind transportul public de persoane, operatorul va putea desfășura activitatea numai cu autobuze aflate în proprietate sau deținute în sistem leasing.

Contestatorul susține că, în acest context, ANAP impune o măsură de remediere, în sensul în care, la termenul limită de depunere a ofertelor, să nu fie limitată forma de dispunere pentru mijloacele de transport. Afirmă că, entitatea contractantă urmează a permite orice fel de dispunere, deoarece ofertantul câștigător poate prezenta, inclusiv în perioada de mobilizare, după semnarea contractului, documente din care să rezulte deținerea în proprietate sau leasing, în scopul obținerii autorizațiilor necesare prestării serviciului, conform art. 49 alin. (3) din Legea nr. 51/2006. Apreciază că, impunerea probării deținerii în proprietate sau leasing a autobuzelor incluse în oferta tehnică, este considerată a fi restrictivă și nejustificată, ca urmare a faptului că ofertanții sunt obligați să investească în dotări auto fără a fi siguri că vor câștiga licitația.

Față de condiția gradului de coborâre a podelei, art. 3.2. alin. (1) lit. h) din caietul de sarcini al procedurii, contestatorul afirmă că se prevede ca podeaua să se încadreze în definiția CEE-ONU R107 pct. 2.1.4 (în sensul în care autobuzul cu podea coborâtă să aibă 35% din suprafața disponibilă pentru pasagerii fără locuri, accesibilă fără trepte), însă la art. 14 lit. c) din caietul de sarcini al serviciului și în formularul 5.1. se solicită ca podeaua să fie 100% coborâtă, iar prin HCL nr. 458/10.11.2023, caietul de sarcini al procedurii aprobat, la art. 3.2 lit. h), se stipulează ca autobuzele să aibă podeaua integral coborâtă sau 50% din suprafața disponibilă pasagerilor.

În opinia contestatorului, cerința este excesivă, nejustificată și restrictivă în ceea ce privește concurența ofertanților, încălcându-se prevederile art. 63 din Legea nr. 99/2016.

Afirmă că regulamentul CEE-ONU 107, cap. 2, art. 2.1.4 definește autobuzul cu planșeu jos (podea coborâtă) ca fiind „vehiculul din clasele I, II, sau A în care cel puțin 35% din suprafața disponibilă pasagerilor în picioare constituie o zonă fără trepte și are acces la cel puțin o ușă de serviciu”.

Cu privire la validatoarele biletelor de călătorie, la art. 3.2. lit. j) din caietul de sarcini al procedurii, contestatorul menționează că este prevăzută condiția unui număr minim de 2 validatoare/autobuz.

Afirmă că, în caietul de sarcini al serviciului, la art. 14 litera c) ,se stipulează un singur validator/autobuz, ca și condiție minimală – „validatoare echipate cu cititor de carduri contactless, montate pe barele de mână curentă verticale de la ușa de acces în salonul de calatori, minim I validator în fiecare vehicul”.

Referitor la norma de poluare acceptată, contestatorul susține că în caietul de sarcini al procedurii art. 3.2. lit. h) se impune standardul minim euro 3, însă în caietul de sarcini al serviciului la art. 14 litera c), minimul acceptat este euro 5, iar în secțiunea 11.2.5 din fișa de date se precizează standardul minim de euro 3, cu punctarea suplimentară a autobuzelor cu norma de poluare minimă de euro 4.

Potrivit contestatorului, în caietul de sarcini al procedurii, la condiția deținerii/verificării tahografelor se solicită copie după dovada de verificare a limitatoarelor de viteză pentru fiecare mijloc de transport, în conformitate cu art. 74 din OG nr. 27/2011, privind transporturile rutiere, art. 25 pct. (4) și (5) din anexa I la OMT nr. 972/2007, conform pct. 3.2. alin. (5), însă în caietul de sarcini al serviciului, la art. 14 se impune „tahograf” verificat pentru traseele peste 50 km și limitator de viteză, după caz.

Menționează că, la acest punct, ANAP a apreciat condiția impusă de entitatea contractantă ca fiind excesivă, deoarece, pe de o parte, excede caietul de sarcini cadru reglementat de Ordinul comun 131/1401/2019, iar, pe de altă parte, inserarea unor condiții suplimentare, nu este justificată ca fiind necesară în etapa ofertării, în contextul în care ofertanții nu pot cunoaște rezultatul procedurii.

În opinia contestatorului, dovada dotării autobuzelor cu limitatoarele de viteză, poate fi impusă pentru operatorul câștigător, în perioada de mobilizare.

Referitor la condiția dotării parcului cu autobuze, în caietul de sarcini al procedurii, conform art. 3.2. alin. (1) lit. h), se specifică autobuze „categoria I, conform criteriilor de clasificare pe categorii ale autobuzelor/microbuzelor din anexa I la OMPTL nr. 458/2022”, menționând că cerința nu se regăsește nici în caietul de sarcini al serviciului, la art. 14, și nici în strategia de contractare.

Contestatorul apreciază că această cerință este imposibil de implementat, deoarece, în conformitate cu OMPTL nr. 458/2022, anexa nr. 1, un autobuz dedicat transportului urban nu poate fi

încadrat/clasificat în categoria I, aceasta alocându-se autocarelor, autobuzelor pentru transporturi publice de persoane, pe distanțe mari.

Afirmă că Registrul Auto Roman a solicitat, printre altele, conform anexei 1 la OMPTL nr. 458/2022, autobuzelor de categoria I, o capacitate de 60 dm³/pasager spațiu de bagaje, precum și portbagaj interior.

Susține că, podeaua coborâtă impusă în dosarul achiziției nu permite cala de bagaje.

Potrivit contestatorului, informațiile referitoare la ajustarea contractului (secțiunea 11.3 din fișa de date) nu sunt prezentate identic,

fiind menționi diferite între strategia de contractare și caiet de sarcini/fișa de date.

Precizează că, deși ANAP a impus corelarea informațiilor referitoare la ajustare, entitatea contractantă nu s-a conformat.

Un alt aspect criticat în cuprinsul contestației formulate, se referă la condițiile/măsurile restrictive (anticoncurențiale)/nejustificate/care exced legislației terțiare relevante (Ordinului comun nr. 131/1401/2019 privind reglementarea caietului de sarcini cadru), fără ca entitatea contractantă să justifice pretinderea acestora, în etapa ofertării (multe din măsuri putând a fi impuse operatorului declarat câștigător, în perioada de mobilizare, după semnarea contractului), așa cum a recomandat și ANAP, în avizul condiționat.

Potrivit contestatorului, în caietul de sarcini al procedurii sunt incluse capitole care nu se regăsesc în cadrul caietului de sarcini, cadru reglementat în ordinului comun nr. 131/1401/2019.

Menționează că, deși art. 3 lit. b) din Ordinul nr. 972/2007, impune ca elaborarea caietului de sarcini să se facă prin transcrierea identică a textelor scrise cu caractere normale, ANAP dispunând modificarea proiectului caietului de sarcini, entitatea nu se conformează, publicându-l în aceeași formă nelegală, neregulamentară, nejustificată, fără a reconsidera eliminarea cerințelor vizând: „cadrul juridic. cerințe specifice, factori de evaluare, tipul contractului, modalitatea de implementare a contractului, sistemul de local, condiții financiare, durata contractului”.

Apreciază că încalcă prevederile art. 164 alin. (1) din Legea nr. 99/2016 și art. 22 alin. (2) și art. 36 alin. (6) din HG nr. 394/2016.

În același context, contestatorul afirmă că ANAP a reținut că, în fișa de date, la secțiunea II.2.5, în aplicarea criteriului de evaluare „cel mai bun raport calitate-preț”, entitatea contractantă nu a utilizat toți factorii de evaluare stabiliți prin Ordinul comun nr. 131/2019, așa cum impune art. 23 ind. 1 alin. (5) lit. e) din Legea nr. 92/2007, fără a justifica omisiunea acestora.

Referitor la condiția personalului, din caietul de sarcini al serviciului art. 3.2 alin. (3), litera c), de minim 166 de șoferi disponibili, reluată și în formularul nr. 4 declarații privind disponibilitatea, contestatorul o apreciază ca fiind restrictivă/nejustificată, putând fi impusă, după semnarea contractului de către ofertantul câștigător, realizată în etapa de mobilizare.

În opinia contestatorului, deținerea unei asemenea capacități de resurse umane în etapa ofertării este total nejustificată, nefundamentându-se pe minime premise rezonabile.

În ceea ce privește condiția inserării seriei de șasiu solicitată în caietul de sarcini al procedurii inserată în cap. 3.2 alin. (1) litera e), contestatorul susține că este în contradictoriu cu formularea din caietul de sarcini al procedurii aprobat prin HCL nr. 458/10.11.2023.

Opinează că nu este justificată, contravenind procedurilor de achiziție a autobuzelor, deoarece în facturile proforme-intenții de achiziție, nu se specifică seria de șasiu a autovehiculului care urmează a fi fabricat.

Privitor la deținerea „automatelor de bilete”, menționată în anexa 13 din caiet de sarcini al serviciului ADIMB - R1 - 2023.07.04, aprobat prin HCL/Caietul de sarcini al procedurii la data ofertării, contestatorul apreciază că este nejustificată și restrictivă, pentru etapa la care se află, putând fi impusă, după data contractării/în perioada de mobilizare, având în vedere că amplasarea unor asemenea facilități presupune operațiuni administrative complexe, de durată, operațiuni administrative care nu se află sub controlul operatorului

Contestatorul critică faptul că, în fișa de date, cap IV.4-prezentarea ofertei, se face trimitere la anumite formulare tip:

- formular de propunere tehnică conform model secțiunea formulare;
- propunerea financiară însoțită de anexa 1 și anexa 2.

Potrivit contestatorului, în funcție de aceste formulare, ofertanții își pot concepe oferta, însă formularele solicitate de procedură nu sunt publicate.

Mai mult, susține că, deși la finalul caietului de sarcini al serviciului sunt stipulate o serie de anexe, modelele, conținutul acestora nu se regăsește nicăieri.

Afirmă că ANAP reține că formularul 9-Declarații privind vechimea neîntreruptă în transportul public local de calatori prin curse regulate, este restrictiv.

Apreciază că sunt încălcate prevederile art. 160 și art. 164 din Legea nr. 99/2016.

O altă critică a contestatorului vizează situațiile în care entitatea contractantă nu justifică modul de stabilire a unor date esențiale aferente procedurii.

Astfel, contestatorul precizează că, în strategia de contractare, valoarea estimată a contractului nu este justificată într-o manieră relevantă, iar pragurile minime de calificare solicitate pentru „cifra de afaceri și experiența similară diferă între piesele dosarului achiziției”.

Susține că ANAP impune ca măsuri de remediere „completarea strategiei de contractare”, pag. 3, cu scopul justificării valorii estimate, prin prezentarea de informații cu privire la prețurile sursă utilizate, într-o manieră relevantă și consistentă, care să fie coerentă cu dosarul achiziției publice.

În opinia contestatorului, entitatea contractantă trebuia să precizeze și modalitatea de estimare a valorii contractului, luând în considerare și faptul că începând din anul 2025 va pune la dispoziția viitorului operator, din resurse proprii, 20 de autobuze electrice și 5 microbuze, iar din 2026 mai adaugă încă 20 de autobuze.

Mai mult, menționează că, față de achiziția respectivelor autovehicule de către Municipiul/membru asociat al autorității contractante, nu se justifică probarea deținerii unui parc minim de 91 de autobuze, solicitate în dosarul achiziției, din moment ce, ulterior predării bunurilor de retur către operator, acesta se va vedea în ipoteza deținerii unor autobuze achiziționate din resurse proprii pentru dovedirea capacității tehnice în etapa ofertării, care nu vor putea fi amortizate pe perioada contractului, fiind achiziționate, în opinia contestatorului, nejustificat.

Față de considerentele prezentate în cuprinsul contestației formulate, contestatorul solicită admiterea contestației și invocă, în drept, art. 8, art. 10, art. 26 și următoarele din Legea nr. 101/2016.

Prin adresa înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 20484/03.04.2024, formulată de, cu sediul în, ..., județ, reprezentată legal prin președinte, formulează cerere de intervenție în dosarul nr. 996/2024, prin care solicită cele precizate în partea introductivă a deciziei.

Intervenientul precizează că, în urma analizării conținutului documentației de atribuire, a constatat că aceasta conține prevederi nelegale, discriminatorii, incomplete sau distorsionate, încălcând dispozițiile art. 164 alin. (1) din Legea nr. 99/2016.

Menționează că, potrivit prevederilor art. 4 alin. (1) lit. h) din Legea nr. 92/2007, entitatea contractantă impune sau contractează obligații de serviciu public și poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații de orice natură.

Intervenientul susține, potrivit prevederilor art. 4.2 din modelul de contract, parte a documentației de atribuire, că „operatorul va realiza serviciul public de transport local de calatori în conformitate cu obligațiile de serviciu public și va avea dreptul exclusiv de a presta Serviciul public de transport călători pe traseele atribuite”.

Face trimitere la capitolul 1 și art. 2 lit. f) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

În interesul formulării cererii sale de intervenție, intervenientul invocă art. 2 alin. (1) și art. 3 alin. (1) lit. f) din Legea nr. 101/2016.

În susținere, afirmă că are calitatea de entitate contractantă în cadrul contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a județului, nr. 24468/60/08.09.2023, nr. 24467/637/08.09.2023, nr. 24466/ 289/38.09.2023, nr. 24458/112/08.09.2023, nr. 24461/113/08.09.2023, în baza cărora, operatorii de transport călători prestează serviciul de transport județean de persoane prin curse regulate, prezentând traseele atribuite.

Precizează că atribuirea contractelor de delegare s-a realizat prin procedura competitivă de atribuire, în baza prevederilor legislației achizițiilor sectoriale la nivelul anului 2023, iar durata contractelor de delegare este de 10 ani.

Potrivit intervenientului, din consultarea documentației de atribuire a prezentei proceduri de licitație deschisă, reiese că obiectul contractului îl constituie delegarea sarcinilor și responsabilităților către operator cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului public de transport pe raza

administrativ-teritorială a asociației de dezvoltare Intercom unitară Zona Metropolitană, inclusiv, dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura de transport aferentă serviciului în condițiile prevederilor legale aplicabile și că operatorul va presta Serviciul public de transport local de persoane, efectuat cu autobuze în conformitate cu obligațiile de serviciu public prevăzute la capitolul 4 din contract pe traseele prevăzute în anexa 2 - programul de transport al operatorului.

Afirmă că, între traseele menționate în anexa 2, figurează trasee care fac legătura între aceleași localități care fac și obiectul contractelor

de delegare încheiate de operatorii economici cu UAT - Județul, pe care, potrivit prevederilor contractuale, operatorii au dreptul exclusiv de a opera.

Precizează că, din cele 25 de trasee, un număr de 16 fac legătura între municipiul și unități administrativ-teritoriale din zona Metropolitană

Intervenientul menționează că aceste trasee se suprapun, în cea mai mare parte, cu traseele din programul de de persoane prin servicii regulate în trafic județean, pentru perioada 01.01.2023-31.12.2032, trasee pe care, în prezent, este prestat serviciul de transport călători de către operatorii care au încheiat cu UAT-Județul contracte de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a Județului, valabile pentru perioada 2023-2032.

Intervenientul prezintă traseele din prezenta documentație de atribuire, care realizează suprapuneri cu traseele operate în baza contractelor de delegare aflate în curs de derulare:

- „Linia nr. 1 Cora - Energiei - Barați - Pădureni
- Linia nr. 2 Gară - Luizi-Călugăra
- Linia nr. 2B Gară - Osebiți - Luizi-Călugăra
- Linia nr. 3A FNC-Trebeș
- Linia nr. 3B FNC- Podiș
- Linia nr. 4B Cora - Lileci
- Linia nr. 6 Hemeiș - Hoit
- Linia nr. 6B Fântânele - Letea Veche - Radomirești
- Linia nr. 7 FNC - Ruși-Ciutea - Letea Veche - Gară
- Linia nr. 8 Gară - Măgura - Dealu Mare
- Linia nr. 8B Gară - Colina Măgurii - Valea Măgurii
- Linia nr. 10 Cora - Ruși-Ciutea - Siretu
- Linia nr. 22A Aprodul Purice - Nicolae Bălcescu
- Linia nr. 22B Aprodul Purice - Bălcescu - Galbeni
- Linia nr. 22C Aprodul Purice - Buchila
- Linia nr. 22D Aprodul Purice - Valea Seacă”.

Invocă, în susținere, art. 231, alin. (7) din Legea nr. 92/2007.

Intervenientul afirmă că, din documentația de atribuire, reiese faptul că nu se acceptă vehicule cu norme mai mici de Euro 3.

Precizează că, în vederea participării la procedura de achiziție sectorială, în baza căreia s-a atribuit gestiunea serviciului de transport județean de persoane prin curse regulate, operatorii economici au efectuat investiții în mijloace de transport cu nivel redus de poluare

pentru a putea asigura cerințele în materie de autovehicule, cu nivel cât mai redus de poluare.

În opinia intervenientului, prin contractele încheiate, operatorii de transport au dreptul exclusiv de a presta serviciile pe traseele atribuite.

Apreciază că desfășurarea procedurii de atribuire a contractului de delegare ce face obiectul contestației creează premisele pentru atribuirea unui contract de delegare a gestiunii serviciului care încalcă dreptul exclusiv al operatorilor de a presta serviciul public de transport călători pe traseele atribuite, drept conferit prin contractele încheiate.

Conform intervenientului, pentru atribuirea acestor contracte cu durată de derulare de 10 ani, operatorii economici au realizat investiții semnificative, iar, prin desfășurarea prezentei proceduri și posibila ei finalizare, sunt grav prejudiciate, atât interesele acestuia, în calitate de entitate contractantă, cât și ale operatorilor economici, riscând ca, practic, în eventualitatea în care se încheie contractul de delegare pe traseele menționate, să fie perturbată grav funcționarea serviciului public de transport persoane, în aria teritorială de competență a Județului, iar operatorii economici să nu își mai recupereze investițiile efectuate.

Menționează că ANAP a emis un aviz conform necondiționat final nr. 24004/13424/DGCECMSS/CN1048460/28.08.2023, pentru controlul de calitate și regularitate a concluziilor fazei de evaluare referitoare la concluziile finale cuprinse în raportul procedurii de atribuire nr. 23182/24.08.2023, aprobat de reprezentantul legal al entității contractante și postat în SEAP la data de 24.08.2023.

În opinia intervenientului, entitatea contractantă a întocmit o documentație de atribuire care conține prevederi nelegale, prevederi discriminatorii, fapt ce creează un prejudiciu substanțial concretizat prin atingerea dreptului exclusiv al operatorilor economici care au încheiat contracte de delegare cu entitatea contractantă - de a presta serviciul pe trasee între unități administrative- teritoriale din județul, care fac parte și din

Conform intervenientului, există o serie de inadvertențe între diverse documente ale documentației de atribuire, și anume:

- În anexa nr. 5.1 - Cerințe standard pentru mijloace de transport din modelul de contract, la Cerințe minime pentru mijloacele de transport se precizează că: „Autobuzele vor fi minim EURO 5, Conform Anexa 13, pct. 1.2.4. din Reglementările privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică RNTR 1 din 12.08.2008, aprobat prin Ordin nr. 1002 din 12/08/2008”.
- În caietul de sarcini pentru întocmirea și prezentarea ofertelor, se prevede că: „Pentru cele minim 80 de autobuze urbane din categoria M3 ... norma de poluare minimă care trebuie să o îndeplinească: EURO 3” și „Pentru cele minim 11 de autobuze urbane din categoria M2 ... - norma de poluare minimă care trebuie să o îndeplinească: EURO 3”.
- În Anexa 10 - Indicatori de Performanță ai Serviciului și Modalitatea de Calcul al Penalităților, la modelul de contract, la indicatorul Protecția mediului - Respectarea standardelor de poluare EURO 5, la Descrierea

modului de calcul pentru o lună se specifică „Număr vehicule din parc circulant care nu respectă normele Euro 6/ numărul de vehicule parc circulant*100”.

În opinia intervenientului, operatorii economici care au încheiat contracte de delegare cu intervenientul, în calitate de entitate contractantă, au deja dreptul exclusiv (conferit prin contractele de delegare atribuite) de a presta serviciul pe trasee care fac obiectul procedurii de atribuire în desfășurare, iar potențialilor ofertanți nu le mai poate fi asigurat de la bun început acest drept exclusiv, din moment ce

pe aceste trasee serviciul este asigurat deja de către alți operatori în baza unor contracte de servicii publice atribuite prin procedura competitivă.

Invocă, în susținere, prevederile art. 63 din Legea nr. 99/2016 și apreciază documentația de atribuire, întocmită în mod eronat și cu încălcarea prevederilor legale în materia achizițiilor publice.

Solicită admiterea cererii de intervenție și invocă, în drept, Legea nr. 101/2016, Cpc, Legea nr. 99/2016, Legea nr. 51/2006, OUG nr. 98/2017, Legea nr. 92/2007, Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007.

Prin adresa nr. 77/03,04.2024, înregistrată la CNSC sub nr. 20686/04.04.2024, entitatea contractantă transmite punctul său de vedere cu privire la contestația formulată de SA, în dosarul 996/2024, solicitând respingerea acesteia ca fiind lipsită de obiect, respectiv, nefondată.

Entitatea contractantă susține că documentația de atribuire a făcut obiectul verificării ex-ante, privind aspectele de calitate și aspectele de regularitate, conform dispozițiilor OUG nr. 98/2017, ANAP emițând avizul conform condiționat nr. 715/16.01.2024.

Entitatea contractantă menționează că, în baza recomandărilor ANAP, a adoptat măsuri de îndreptare a abaterilor identificate, așa cum se identifică în documentația publicată în SEAP, în data de 19.03.2024.

Susține că, în baza art. 11 alin. (1[^]1) din OUG 98/2016, ANAP a transmis entității contractante adresa de înștiințare nr. 715/4436 din 25.03.2024 cu privire la implementarea măsurilor de remediere dispuse prin avizul conform condiționat nr. 715/16.01.2024, din care reiese modul în care aceste măsuri solicitate au fost adoptate de către entitatea contractantă.

Precizează că, la data primirii contestației, procesul de adoptare a măsurilor suplimentare indicate în adresa nr. 715/4436 din 25.03.2024 emisă de ANAP, se afla în curs de realizare.

Potrivit entității contractante, cadrul legal aplicabil la data lansării procedurii de achiziție publică, prezenta următoarele dispoziții relevante:

- Prevederile Ordinului comun nr. 131/1401 din 2019 emis de ANRSC/ANAP;
- Prevederile Legii nr. 99/2016;
- Prevederile Legii nr. 51/2006;
- Prevederile Legii nr. 92/2007.

Ca urmare a interpretării cadrului legal aplicabil enunțat, entitatea contractantă afirmă că a constituit Caietul de Sarcini al Serviciului public de transport persoane și Caietul de sarcini pentru întocmirea și prezentarea ofertelor.

Pentru a întări caracterul complementar al celor două caiete de sarcini, în aplicarea celor solicitate de ANAP prin adresa de înștiințare nr. 715/4436 din 25.03.2024, entitatea contractantă susține că a dispus remedierea caietului de sarcini al serviciului public de transport persoane și a caietului de sarcini pentru întocmirea și prezentarea ofertelor, așa cum acestea se regăsesc în SEAP, republicate.

Entitatea contractantă precizează că, în conformitate cu cele solicitate de ANAP, dar și pentru corelarea unor inadvertențe identificate, au fost adoptate următoarele măsuri de remediere suplimentare:

- Remedierea strategiei de contractare, conform solicitării ANAP nr. 715/4436 din 25.03.2024;
 - Remedierea caietului de sarcini al serviciului public de transport persoane (anexa 13 la modelul de contract de delegare), prin punerea în acord a conținutului acestuia cu celelalte date și cerințe în forma stabilită în urma derulării verificării ex- ante de către ANAP;
 - Remedierea caietului de sarcini pentru întocmirea și prezentarea ofertelor, prin îndreptarea celor sesizate de ANAP prin adresa nr. 715/4436 din 25.03.2024, precum și prin rectificarea inadvertențelor sesizate de către contestator;
 - Remedierea fișei de date a achiziției, conform celor sesizate de ANAP prin adresa nr. 715/4436 din 25.03.2024, precum și prin rectificarea inadvertențelor sesizate de către contestator;
 - Completarea formularelor cu modelul de propunere tehnică
- Susține că, aceste măsuri de remediere, respectiv documentele remediate, au fost transmise în SEAP odată cu punctul de vedere.

Menționează că, acestea vor putea fi vizibile pentru toți operatorii economici după ce acestea vor fi supuse verificării ex-ante de către ANAP, respectiv publicate în JOUE.

Cu privire la prima critică a contestatorului, ce vizează condiția de calificare privind cifra de afaceri, entitatea contractantă apreciază că opinia contestatorului se bazează pe o neconcordanță identificată, respectiv o eroare materială generată prin inversarea, în cadrul strategiei de contractare a valorilor pragurilor aferente cerințelor de calificare privind media cifrei de afaceri și experiența similară, aspect care a făcut obiectul sesizării ANAP formulate prin pct. 7), aferent adresei de înștiințare nr. 715/4436 din 25.03.2024.

Menționează că varianta corectă a pragurilor pentru cele două cerințe de calificare, în fapt, era următoarea:

- pentru cerința privind cifra de afaceri: valoarea minimă a mediei cifrei de afaceri pentru ultimii 3 ani (2021, 2022 și 2023) este de min. 30.000.000 lei;
- pentru cerința privind experiența similară: valoarea minimă a serviciilor de transport călători din ultimii 3 ani este de min. 15.000.000 lei.

Potrivit entității contractante, pentru a elimina orice caracter restrictiv la nivelul cerințelor de calificare privind situația economică și financiară și capacitatea tehnică a operatorilor economici, a aliniat pragurile pentru aceste două cerințe, precum urmează:

- „Pentru cerința privind situația economică și financiară: operatorii economici trebuie să facă dovada că dețin o medie a cifrei de afaceri

anuală, în ultimele 3 exerciții financiare încheiate (2021, 2022 și 2023), de cel puțin 15.000.000 lei”;

- „Pentru cerința privind capacitatea tehnică (experiența similară): operatorii economici trebuie să facă dovada că, în ultimii 3 ani până la data limită de depunere a Ofertei, au prestat servicii de transport călători, în valoare de minim 15.000.000 lei”.

Afirmă că, remedierea a fost adoptată prin publicarea în SEAP a noii valori, aferente pragului cerinței privind situația economică și financiară

din fișa de date, această cerință fiind ajustată corespunzător și în cadrul strategiei de contractare.

Apreciază această critică ca fiind rămasă fără obiect, motiv pentru care solicită respingerea acesteia.

Cu privire la cea de a doua critică ce vizează capacitatea autobuzelor, entitatea contractantă menționează că, urmare a remedierilor aduse documentelor achiziției, au fost corelate aceste specificații tehnice aferente autobuzelor solicitate și, anume:

- Pentru cele minim 80 de autobuze urbane din categoria M3 - capacitatea de transport este cuprinsă între 80 și 100 locuri (pe scaune și în picioare);
- Pentru cele minim 11 autobuze urbane din categoria M2 - capacitatea de transport cuprinsă între 20 și 30 de locuri (pe scaune și în picioare).

Entitatea contractantă susține că aceste informații se regăsesc atât la nivelul caietului de sarcini pentru întocmirea și prezentarea ofertelor (cap. 2.2. alin. (1)), cât și caietului de sarcini pentru întocmirea și prezentarea ofertelor (art. 14 lit. c)), dar și la nivelul strategiei de contractare, în forma lor remediată, republicate în SEAP.

Cu privire la cea de a treia critică ce vizează dreptul de proprietate deținută de ofertant asupra autobuzelor solicitate, entitatea contractantă menționează că, urmare a remedierilor aduse documentelor achiziției, s-au stabilit următoarele cerințe:

„La momentul depunerii ofertelor, operatorii economici trebuie să facă dovada că dispun de mijloacele de transport solicitate pentru derularea serviciilor de transport, în proprietate, în chirie, în sistem de leasing operațional sau financiar, are un antecontract de vânzare-cumpărare sau o factură proformă, sau orice altă formă de justificare.... urmând ca în perioada de mobilizare să se alinieze prevederilor art. 4 lit. d) din Legea nr. 92/2007”, așa cum acest lucru este evidențiat la nivelul cap. 2.2. alin. (1) lit. d) din caietul de sarcini pentru întocmirea și prezentarea ofertelor”.

„La momentul începerii prestării serviciilor de transport (după finalizarea etapei de mobilizare) operatorul economic căruia i s-a încredințat contractul de delegare, trebuie să facă dovada că deține mijloacele de transport solicitate pentru derularea serviciilor de transport, în proprietate sau în baza unui contract de leasing, așa cum se impune prin art. 4 lit. d) din Legea nr. 92/2007”.

Potrivit entității contractante, prin măsurile de remediere adoptate la nivelul documentelor achiziției, pentru a asigura un acces cât mai ridicat al operatorilor economici interesați, se acceptă faptul că, la

momentul depunerii ofertelor, ofertanții să poată face dovada că au acces la mijloacele de transport solicitate, oferind mai multe posibilități (nu doar proprietate sau leasing), urmând ca doar operatorul economic selectat în urma finalizării procedurii, după semnarea contractului, până la finalizarea etapei de mobilizare, să facă dovada că mijloacele de transport indicate sunt deținute doar în forma „în proprietate sau în baza unui contract de leasing”, așa cum se impune prin art. 4 lit. d) din Legea nr. 92/2007.

Evidențiază faptul că, prin art. 4 lit. d) din Legea nr. 92/2017, se impune cerința deținerii în regim de proprietate sau leasing a mijloacelor de transport, ce trebuie îndeplinită cel târziu la momentul începerii prestării serviciilor de transport, dar și faptul că, așa cum a indicat și ANAP la pct. 9) din Avizul condiționat nr. 715/16.01.2024, este necesar ca prin documentația de atribuire să se ofere pentru mijloacele de transport, la momentul depunerii ofertelor „orice formă de dispunere, urmând ca ofertantul clasat pe primul loc după aplicarea de atribuire, în perioada de mobilizare să prezinte pentru mijloacele de transport documente din care să rezulte deținerea în proprietate sau leasing în scopul obținerii autorizațiilor necesare prestării serviciilor”.

Cu privire la cea de a patra critică ce vizează gradul de coborâre a podelei aferente autobuzelor solicitate, entitatea contractantă precizează că, urmare a remedierilor aduse documentelor achiziției, această specificație tehnică aferentă autobuzelor solicitate se regăsește într-o formă unică și anume „podea coborâtă conform definiției CEE-ONU R107, pct. 2.1.4”.

Entitatea contractantă menționează că aceste informații se regăsesc atât la nivelul caietului de sarcini pentru întocmirea și prezentarea ofertelor (cap. 2.2. alin. (1) lit. g)), cât și la nivelul caietului de sarcini pentru întocmirea și prezentarea ofertelor (art. 14, lit. c), în forma lor remediată, republicate în SEAP.

În ceea ce privește cea de a cincea critică ce vizează validatoarele biletelor de călătorie solicitate pentru a fi instalate în cadrul mijloacelor de transport, ca urmare a remedierilor aduse documentelor achiziției, entitatea contractantă precizează că această specificație tehnică aferentă autobuzelor solicitate se regăsește într-o formă revizuită, ce ține cont de principiul proporționalității, prin corelare cu dimensiunile și capacitățile autobuzelor solicitate și anume:

„...validatoare echipate cu cititor de carduri contactless, montate pe barele de mână curentă verticale de la ușa de acces în salonul de călători

- i. minim 1 validator pentru autobuzele de 6-8 m
- ii. minim 2 validatoare pentru autobuzele de 11-13 m”.

Menționează că, aceste informații se regăsesc atât la nivelul caietului de sarcini pentru întocmirea și prezentarea ofertelor - cap. 2.2. alin. (1) lit. g), cât și la nivelul caietului de sarcini pentru întocmirea și prezentarea ofertelor - art. 14 lit. c), în forma lor remediată, republicate în SEAP.

Cu privire la cea de a șasea critică ce vizează norma de poluare aferentă mijloacelor de transport, ca urmare a remedierilor aduse documentelor achiziției, această specificație tehnică aferentă autobuzelor

solicitate se regăsește într-o formă revizuită și, anume, „cel puțin motor EURO 3”, respectiv, „norma de poluare minimă care trebuie să o îndeplinească: EURO 3”.

Afirmă că aceste informații se regăsesc atât la nivelul caietului de sarcini pentru întocmirea și prezentarea ofertelor - cap. 2.2. alin. (1) lit. g), cât și la nivelul caietului de sarcini pentru întocmirea și prezentarea ofertelor - art. 14, lit. c), în forma lor remediată, republicate în SEAP.

Referitor la cea de a șaptea critică ce vizează deținerea/verificarea tahografelor aferente mijloacelor de transport solicitate, afirmă că,

urmare a remediilor aduse documentelor achiziției, cerința privind prezentarea „dovezilor de verificare a limitatoarelor de viteză pentru fiecare mijloc de transport în conformitate cu art. 74 din OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere și art. 25 pct. (4) și (5) din anexa 1 la OMT nr. 972/2007” este solicitată a fi îndeplinită doar „după semnarea contractului, până la finalul perioadei de mobilizare”, și nu la momentul depunerii ofertelor.

Cu privire la cea de a opta critică ce vizează condiția dotării parcului cu autovehicule (categoria/clasificare) solicitate, entitatea contractantă apreciază că această critică are la bază o confuzie ce tine de înțelegerea și interpretarea cadrului legal aplicabil.

Susține că Ordinul MLPTL nr. 458/2002 stabilește două elemente distincte și, anume:

- Clasificarea privind categoria de folosință, respectiv clasa mijloacelor de transport, indicată la art. 2 alin. a) din Ordinul MLPTL nr. 458/2002, legiuitorul stabilind un număr de 3 clase de autobuze, printre care se regăsește și „clasa I - autobuze urbane - autobuze destinate transportului urban sau suburban de pasageri, așezați pe scaune sau în picioare, care asigură în stații posibilitatea unui schimb rapid de pasageri”;
- Clasificarea privind categoria de confort a mijloacelor de confort, indicată la art. 14 alin. (1) din Ordinul MLPTL nr. 458/2002, legiuitorul stabilind un număr de 4 categorii de confort, conform celor indicate la art. 15 și anexei 1 din cadrul aceluiași act normativ.

În acest context, entitatea contractantă precizează că a vizat ca mijloacele de transport să fie clasificate în clasa I (conform art. 2 lit. a) din Ordinul MLPTL nr. 458/2002), clasă ce vizează exclusiv autobuzele pentru transport urban sau suburban, corespunzătoare serviciilor de transport stabilite a fi realizate la nivelul Zonei Metropolitane

Pentru a elimina confuzia creată și a restabili, în mod corect, cerința formulată de entitatea contractantă, în mod uniform, în raport cu cerințele cadrului legal aplicabil, la nivelul documentelor achiziție a reformulat această cerință, după cum urmează: „categoria de folosință Clasa I, conform Criteriilor de clasificare stabilite prin OMPTL 458/2022 (conform art. 2 lit. a) din OMPTL 458/2022)”.

Entitatea contractantă susține că această cerință se regăsește în cadrul documentelor achiziției revizuite, doar la nivelul caietului de sarcini pentru întocmirea și prezentarea ofertelor (cap. 2.2. alin. (1) lit. d) și lit. g)), fără a mai fi menționată în alte documente ale achiziției.

Cu privire la cea de a noua critică ce vizează informațiile privind ajustarea contractului, entitatea contractantă apreciază, în urma

analizării conținutului fișei de date a achiziției (cap. 11.3), prin corelare cu conținutul modelului de contract cadru (clauza 3.2. lit. a) din Contractul de delegare), că ambele dispoziții ale documentelor vizează aceeași formulă de ajustare respectiv „ $PA = PI \times IPC$ ”.

Afirmă că, la cap. 11.3 din fișa de date se indică faptul că „Detalii privind modul de ajustare a prețului se regăsesc în clauza 3.2. din cadrul Modelului de contract de delegare”, făcându-se astfel legătura directă între indicațiile de ajustare a prețului din fișa de date cu detaliile indicate la clauza 3.2. din modelul de contract.

În opinia entității contractante, criticile contestatorului cu privire la conținutul strategiei de contractare se referă la forma inițială a documentelor achiziției, înainte de emiterea avizului consultativ condiționat nr. 715/16.01.2024, și nu la forma publicată în SEAP ce prezintă varianta revizuită a acestei cerințe.

Apreciază critica ca fiind nefondată.

Cu privire la cea de a zecea critică ce vizează conținutul caietului de sarcini în raport cu cerințele Ordinului comun nr. 131/1401 din 2019, entitatea contractantă menționează că a adoptat măsuri de remediere a documentului intitulat „Caietul de Sarcini al Serviciului public de transport persoane”, ce se regăsește în documentele achiziției, drept Anexa 13 la contractul cadru aferent serviciilor de delegare.

În ceea ce privește cea de a unsprezecea critică a contestatorului, ce vizează criteriul de evaluare prevăzut la secțiunea 11.2.5 din fișa de date a achiziției, entitatea contractantă apreciază că această critică se bazează pe o simplă speculație, atât timp cât contestatorul nu are acces la conținutul strategiei de contractare, în forma sa publicată în SEAP, deci, în forma în care aceasta a fost remediată.

Invocă, în susținere prevederile art. 4 alin. (4) din Ordinul comun nr. 131/1401 din 2019, art. 38 alin. (2) și alin. (8) lit. b) din HG nr. 394/2016

Susține că, în cap. 5.2. din Strategia de contractare, în forma remediată conform solicitărilor ANAP, a indicat în mod detaliat care sunt acei factori de evaluare propuși prin art. 23¹ alin. (5) din Legea nr. 92/2007, care sunt relevanți și care prezintă un avantaj real pentru entitatea contractantă, prin raportare la condițiile concrete în care se vor derula activitățile contractului.

Cu privire la cea de a douăsprezecea critică ce vizează condiția personalului din caietul de sarcini, entitatea contractantă menționează că, urmare a remedierilor, cerința privind prezentarea modului de dispunere a personalului calificat a fost modificată corespunzător.

Evidențiază faptul că noua formă a caietului de sarcini pentru întocmirea și prezentarea ofertelor prevede că, la momentul depunerii ofertei, ofertantul trebuie să prezinte documentele justificative în vederea demonstrării capacității de aliniere la cerințe prezentului caiet de sarcini, precum și o declarație pe proprie răspundere de asumare a responsabilității privind angajarea și asigurarea personalului care va fi implicat în realizarea activităților contractului, inclusiv pentru înlocuirea personalului în caz de absență sau indisponibilitate, pentru a asigura nivelul cantitativ și calitativ al serviciilor cerut prin caietul de sarcini,

urmând ca până la finalul perioadei de mobilizare să facă dovada angajării personalului conform cerințelor Caietului de sarcini.

Subliniază faptul că obligația de a face dovada dispunerii efective a personalului necesar derulării serviciilor este solicitată a fi îndeplinită doar de către operatorul economic selectat, după semnarea contractului, până la finalul perioadei de mobilizare, și nu la momentul depunerii ofertelor.

În ceea ce privește cea de a treisprezecea critică ce vizează indicarea seriei de șasiu pe documentele ce probează modul de deținere

a mijloacelor de transport, entitatea contractantă precizează că cerința privind modul în care ofertanții probează faptul că dispun de mijloacele de transport solicitate, așa cum se regăsește în forma remediată a caietului de sarcini, oferă și posibilitatea prezentării unei facturi proforma în care să se regăsească seria de șasiu a mijlocului de transport propus a fi utilizat în cadrul viitorului contract de servicii de transport.

Potrivit entității contractante, această cerință a fost reformulată în urma solicitării ANAP de la pct. 9 din avizul consultativ condiționat nr. 715/16.01.2024, forma acestei cerințe publicată în SEAP fiind analizată și considerată ca fiind conformă din punct de vedere al calității și regularității.

Mai mult, evidențiază faptul că și în cadrul altor proceduri de achiziție publică similare, această cerință privind indicarea seriei de șasiu pe documentele de achiziție (factura proforma) nu a reprezentat o barieră în procesul de ofertare. În susținere, face trimitere la procedura CN1048460/20.10.2022 a cărei documentații de atribuire a vizat această cerință (necontestată), care a făcut obiectul verificării ex-ante de către ANAP la care au participat unui număr de 25 de ofertanți.

Cu privire la cea de a paisprezecea critică ce vizează modul de deținere a automatelor de bilete, entitatea contractantă menționează că această cerință a fost remediată.

Afirmă că obligația de a face dovada deținerii efective a automatelor de bilete este solicitată a fi îndeplinită doar de către operatorul economic selectat, după semnarea contractului, până la finalul perioadei de mobilizare, și nu la momentul depunerii ofertelor.

Referitor la critica ce vizează cerințele cap. IV.4 din fișa de date a achiziției, entitatea contractantă apreciază că, urmare a remedierilor aduse documentelor achiziției a fost introdus în cadrul formularelor achiziției și formularul de propunere tehnică, această critică rămânând fără obiect.

În opinia sa, critica privind cerința formularului 9 - Declarația privind vechimea neîntreruptă este una lipsită de temei deoarece, în urma revizuirii documentației în baza celor solicitate de ANAP, acest document nu mai face parte din documentația de atribuire.

În ceea ce privește critica lipsei anexelor indicate în cadrul „Caietului de Sarcini al Serviciului public de transport persoane”, entitatea contractantă apreciază că are la bază o confuzie ce este determinată de numărul acordat acestor anexe.

Susține că Anexa 1.1 - Programul de transport, Anexa 1.2 - Programul de circulație și Anexa 2 - Lista stațiilor de transport indicate la finalul „Caietului de Sarcini al Serviciului public de transport persoane”

sunt reprezentate de Anexa 2 (Anexa 2.1. și Anexa 2.2) la Contractul Cadru al serviciilor de transport în care se regăsesc Programul de transport, Programul de circulație și Lista stațiilor de transport.

În opinia entității contractante, criticile cu privire la cerințele de la cap. IV.4 din fișa de date a achiziției sunt nefondate, motiv pentru care solicită respingerea acestora.

Cu privire la critica ce vizează modul de stabilire a valorii estimate și pragurile pentru cerința privind situația economică și financiară și capacitatea tehnică, entitatea contractantă o apreciază ca fiind lipsită de

temei, apreciind că această observație a fost preluată în mod „ad-litteram” din cadrul avizului consultativ condiționat nr. 715/16.01.2024, punctul 7.

În opinia entității contractante, niciun ofertant nu poate critica la momentul depunerii ofertelor lipsa de justificare a unei cerințe prezente în cadrul strategiei de contractare, atât timp cât acest document nu este disponibil a fi accesat din SEAP de către ofertanți.

Ca urmare a observațiilor ANAP, entitatea contractantă precizează că a fost remediat conținutul strategiei de contractare, fiind prezentate explicații suplimentare privind modul de justificare a valorii estimate.

În ceea ce privește cea de a șaptesprezecea critică ce vizează numărul mijloacelor de transport solicitat prin caietul de sarcini, entitatea contractantă menționează că, în baza studiilor și analizelor efectuate la momentul stabilirii programului de transport, s-a determinat faptul că, pentru îndeplinirea programului de transport aprobat la nivelul ariei teritoriale, sunt necesare un număr de min. 91 de autobuze, în dimensiunile și capacitățile indicate în caietul de sarcini.

Potrivit entității contractante, raportat la numărul de mijloace de transport solicitate, contestatarul critică cerința deținerii de către viitorul operator de transport a unui număr minim de 91 de autobuze, fără nicio dovadă a faptului că acest nivel are un caracter disproporționat în raport cu volumul programului de transport.

Precizează că, la momentul depunerii ofertelor, ofertanții nu trebuie să dețină în proprietate mijloacele de transport, ci trebuie să dispună de acestea în mai multe moduri posibile cum ar fi „în proprietate, în chirie, în sistem de leasing operațional sau financiar, un antecontract de vânzare-cumpărare sau o factură proforma”, așa cum se indică la Cap. 2.2. alin. (1), lit. d) din cadrul Caietului de sarcini pentru întocmirea și prezentarea ofertelor.

Entitatea contractantă apreciază criticile contestatorului ca fiind rămase fără obiect, în urma măsurilor de remediere adoptate, și nefondate, solicitând respingerea contestației.

Invocă, în drept prevederile Legii nr. 99/2016, HG nr. 394/2016, Legii nr. 101/2016.

Anexează punctului de vedere un set de documente.

Prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. 21720/09.04.2024, contestatorul transmite concluzii față de punctul de vedere al autorității contractante, prin care solicită admiterea contestației, așa cum a fost formulată.

În opinia contestatorului, entitatea contractantă recunoaște că nu s-a conformat asupra măsurilor de remediere impuse de ANAP prin

avizul nr. 715/16.01.2024 și critică faptul că, în cuprinsul punctului de vedere, se invocă o altă adresa a ANAP/4436/25.04.2024 prin care se impun, pe lângă remedierile inițiale neimplementate, și alte măsuri de remediere, prin constatarea unor nereguli suplimentare față de cele reținute anterior.

Contestatorul critică faptul că entitatea contractantă nu i-a comunicat măsurile de remediere și nu le-a publicat în SEAP, conform art. 9 din Legea nr. 101/2016.

Afirmă că, nici adresa ANAP nr. 715/4436/25.03.2024 nu a fost publicată în SEAP, conform obligației stipulată la art. 14 din OUG nr. 98/2017.

Subliniază faptul că, în urma consultării SEAP, fișa de date și caietul de sarcini sunt neschimbate, iar la capitolul „erate” /”modificări” nu este postat nimic.

Invocă, în susținere prevederile art. 3 alin. (1), art. 8 alin. (3) lit. d) ind.1 și lit. i), art. 9 alin. (2) lit. a), art. 10 alin. (5), art. 22 alin. (4), art. 30 alin. (5) din Legea nr. 51/2016; art. 152 alin. (2), art. 156 și art. 163 din Legea nr. 99/2016.

Contestatorul reiterează criticile sale din cuprinsul contestației formulate, menținându-și motivările, solicitările și subliniind faptul că remedierile pe care entitatea contractantă susține că au fost adoptate, nu se regăsesc nicăieri a fi publicate sau comunicate. Mai mult, subliniază faptul că actele documentației de atribuire nu au fost modificate, entitatea contractantă menținându-și cerințele.

Față de cererea de intervenție a, contestatorul solicită admiterea acesteia.

În opinia contestatorului, o parte din traseele licitate nu pot fi garantate din perspectiva dreptului de exclusivitate prevăzut în dosarul achiziției, în contractul cadru, deoarece, în ipoteza în care acestea sunt deja operate, de către operatori care au câștigat licitații în urma unei proceduri de atribuire organizată de intervenient, contractându-se pentru 10 ani delegarea serviciilor de transport, în baza unor acte/ contracte administrative executorii de drept, care se bucură de prezumția de legalitate, care, până la desființarea lor de către instanțele competente, generează raporturi juridice securizate în circuitul civil.

Apreciază că, în situația validării unei asemenea documentații, s-ar ajunge la premisa dublei operări a traseelor, situație de nelegitimă, neîntâlnită la nivel național, care impune anularea în integritate a procedurii, precizând că documentația în forma aprobată nu poate fi remediată satisfăcător, fiind necesară aprobarea unei alte documentații de atribuire care să conțină concilierea prealabilă a suprapunerii traseelor licitate cu cele deja atribuite/contractate.

Față de argumentele expuse, contestatorul solicită admiterea contestației, subliniind faptul că motivele de nelegalitate se mențin, inclusiv, după transmiterea punctului de vedere al entității contractante.

Anexează împuternicirea avocațială.

Prin contestația nr. 8980/29.09.2024, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 19523/29.03.2024, formulată de, cu sediul în, ..., județ,

reprezentată legal prin președinte, formulată împotriva documentației de atribuire elaborată de către entitatea contractantă, cu sediul în, ..., județ, în cadrul procedurii licitație deschisă offline fără faza finală de licitație electronică, organizată în cadrul aceleiași proceduri, s-au solicitat cele precizate în preambulul deciziei.

..... critică documentația de atribuire, apreciind că documentația de atribuire nu respectă prevederile legale în vigoare.

Prin adresa nr. 19696/C1/1004/01.04.2024, Consiliul solicită contestatorului să transmită recipisa de consemnare a cauțiunii, în original, conform art. 61¹ alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

..... nu s-a conformat adresei mai sus menționate și nu a transmis recipisa de consemnare a cauțiunii în original în cuantumul prevăzut de lege, deși a primit adresa Consiliului încă din data de 04.04.2024, recipisa de confirmare a primirii având nr. AR09166815904 aflată la dosarul cauzei fiind semnată olograf, de către „Moian Cora”.

Prin adresa nr. 124/22.04.2024, înregistrată la CNSC sub nr. 25250/23.04.2024, entitatea contractantă transmite punct de vedere. În ceea ce privește contestația depusă în dosarul nr. 1004/2024, entitatea contractantă menționează că nu i-a fost transmisă până în prezent.

Menționează că nu au respectate prevederile art. 16 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 și solicită respingerea contestației, ca fiind tardivă.

În ceea ce privește cererea de intervenție formulată de, entitatea contractantă invocă prevederile art. 2 alin. (2), art. 3 din Legea nr. 101/2016, art. 3 alin. 1) pct. ii) din Legea nr. 99/2016.

În urma analizei cererii de intervenție, entitatea contractantă menționează că nu poate avea calitatea de persoană juridică ce poate oferi în piață servicii de, aceasta fiind, așa cum și precizează în intervenția sa, o entitate contractantă care a derulat anterior o procedură de atribuire a unui contract sectorial către alți operatori economici ce acționează în această piață, fiind în fapt beneficiara acestor servicii. Sub acest aspect, invocă inadmisibilitatea cererii de intervenție, precum și lipsa calității procesuale active prin raportare la aspectele invocate.

Subliniază faptul că prejudiciul invocat de intervenient, în fapt nu este unul propriu, ci este al altor operatori economici cărora aceasta le-a atribuit contracte de delegare a serviciilor de transport pe traseele unor UAT-uri care se află în aria de competență a ADIZM

În opinia entității contractante, în cazul în care, intervenientul ar avea calitatea indicată la art. 2 alin. (1) și art. 3 lit. f) din Legea nr. 101/2016 pe care o invocă în susținerea intervenției sale, atunci aceasta ar fi trebuit să formuleze o contestație în cadrul acestei proceduri de atribuire, în termenul indicat la art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016, contestație ce ar fi trebuit să fie comunicată entității contractante, în același termen anterior indicat.

Apreciază că cererea de intervenție nu se încadrează la prevederile art. 61 din Legea nr. 134/2010 și art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016.

Menționează că cele două tipuri de de persoane, așa cum acestea au fost definite de legiuitor, au caracter complementar și nu unul concurent, așa cum motivează intervenientul.

Motivează că, la nivelul localităților aflate în arealul ADIZM, numărul de stații stabilite în cadrul programul de transport interjudețean este unul foarte ridicat la nivelul unui UAT situat în aria de incidență a ADIZM, pentru a putea fi considerat ca fiind transport interjudețean.

În susținerea acestui argument, entitatea contractantă prezintă modul în care au fost stabilite stațiile de călători în cadrul programului de transport interjudețean promovat de intervenient, la nivelul UAT-urilor din aria de competență a ADIZM

Entitatea contractantă apreciază criticile formulate de contestator ce vizează programul de transport stabilit la nivelul ADIZM ca fiind nefondate, motiv pentru care solicită respingerea acestora.

Cu privire la a doua critică ce vizează cerințele de calitate și performanță ale autovehiculelor solicitate, cuprinse în documentația de atribuire, entitatea contractantă apreciază că aceasta vizează în mod exclusiv cerințe de calitate și performanță ale autovehiculelor solicitate pentru derularea serviciului transport local, în aria de competență a entității contractante, motiv pentru care menționează că acestea nu pot justifica un eventual prejudiciu și, prin urmare, nu pot face obiectul vreunui interes manifestat de către intervenient, în cadrul contractelor atribuire de aceasta pentru derularea serviciilor de transport interjudețean invocate.

Evidențiază faptul că transportul local se desfășoară doar cu autobuze, în mod diferit de cel interjudețean ce se derulează doar cu microbuze, fiind clasificate în mod diferit, conform dispozițiilor Ordinului MLPTL nr. 458/2022, motiv pentru care criticile ce privesc corelarea specificațiilor tehnice, aferente mijloacelor de transport, din cadrul documentației de atribuire le apreciază ca fiind nefondate.

Potrivit entității contractante, aceste inadvertențe sau necorelări ale documentației de atribuire au făcut obiectul atât a adresei ANAP de înștiințare nr. 715/4436 din 25.03.2024, cât și a contestației formulată de SA, aspecte pentru care, afirmă că în punctul de vedere formulat, nr. 77/03.04.2024, a arătat dorința sa de a le soluționa în totalitate.

Cu privire la cea de a treia critică ce vizează caracterul anticoncurențial al documentației de atribuire, entitatea contractantă apreciază că este nefondată în raport cu obiectul intervenției, motiv pentru care solicită respingerea acesteia.

Entitatea contractantă precizează că a demonstrat faptul că programul de transport interjudețean promovat de intervenient a fost stabilit și delegat operatorilor de transport, fără a ține cont de prevederile legale, cu o lipsă de diligență în ceea ce privește armonizarea acestuia cu programul de transport local, conform legii, solicitând respingerea intervenției ca fiind lipsită de obiect, respectiv ca fiind nefondată.

În drept, invocă prevederile Legii nr. 99/2016, HG nr. 394/2016,

Legii nr. 101/2016, și cadrul legal aplicabil serviciilor publice de transport ce fac obiectul viitorului contract sectorial.

În probatoriu, anexează un set de documente.

Prin adresa nr. 156/27.05.2024, înregistrată la CNSC sub nr. 33535/29.05.2024, entitatea contractantă transmite dosarul achiziției.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 20020/02.04.2024, ... SA depune, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii din data de 01.04.2024, emisă de BCR, în quantum de 220.000,00 lei.

Analizând susținerile și documentele depuse la dosarul cauzei,
Consiliul constată următoarele:

..... în calitate de entitate contractantă, a organizat procedura de licitație deschisă offline fără faza finală de licitație electronică, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică, având ca obiect: „Delegarea gestiunii a serviciului public local de transport persoane în aria teritorială de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană, cod CPV: 60112000-6, elaborând, în acest sens, documentația de atribuire aferentă și publicând în SEAP, anunțul de participare nr. CN1066587/19.03.2024, conform căruia valoarea estimată a procedurii este de 539.824.970,00 lei. Conform cap. II.2.5) din anunț, criteriul de atribuire al acordului cadru este „Cel mai bun raport calitate-preț”.

Având în vedere prevederile art. 26 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, Consiliul urmează să se pronunțe cu întâietate asupra excepției inadmisibilității contestației formulată de

Pentru formularea unei contestații împotriva unui act al autorității contractante emis cu privire la o procedură de atribuire, legiuitorul a stabilit îndeplinirea unor condiții de admisibilitate a contestației.

Din redactarea prevederilor art. 61¹ alin. (1) din Legea nr. 101/2016 cu modificările și completările ulterioare, rezultă că pentru a putea proceda la soluționarea contestației, Consiliul trebuie să constate depunerea cauțiunii, constituită potrivit prevederilor legale.

Modul de calcul al acestei cauțiuni este stabilit, în detaliu, de prevederile art. 61¹ din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, raportat la valoarea estimată a contractului de achiziție publică ce urmează a fi atribuit.

Rezultă, fără putință de tăgadă, faptul că, potrivit rolului activ al consilierilor de soluționare, aceștia trebuie să verifice dacă au fost legal investiți cu soluționarea contestației formulate, sens în care, trebuie să analizeze, înainte de toate, excepțiile – de procedură și de fond – care fac inutilă cercetarea în fond a contestației.

În aceste condiții, Consiliul va verifica, cu precădere, îndeplinirea condiției prevăzute de dispozițiile legale antemenționate, deoarece, dacă nu sunt îndeplinite condițiile legale de constituire a cauțiunii astfel încât contestația să fie luată în considerare, Consiliul va respinge contestația fără să cerceteze motivele acesteia.

Prin urmare, constituirea cauțiunii este o condiție obligatorie pentru soluționarea contestației cu care a fost investit Consiliul; dovada constituirii acesteia la dispoziția Consiliului se depune în original la CNSC, aceasta fiind o condiție de admisibilitate.

Obligativitatea constituirii cauțiunii reprezintă o condiție de fond pentru însăși soluționarea contestației, iar nu de procedură, de natură a obstrucționa accesul la justiție.

În cazul în care Consiliul investit cu o contestație constată neîndeplinirea constituirii cauțiunii, va respinge contestația potrivit art. 61¹ alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

Constatând faptul că nu a atașat contestației dovada constituirii cauțiunii, Consiliul, pentru asigurarea principiilor statuate la art. 15 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, a transmis contestatorului

adresa nr. 19696/C1/1004/01.04.2024, prin care i-a solicitat acestuia să transmită recipisa de consemnare a cauțiunii, în original, conform art. 611 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

Corespondența anterior menționată a fost transmisă contestatorului atât prin e-mail, în data 01.04.2024, cât și prin poștă, cu confirmare de primire.

Contestatorul nu s-a conformat adresei mai sus menționate, respectiv, nu a transmis recipisa de consemnare a cauțiunii în original în cuantumul prevăzut de lege, deși, a primit adresa Consiliului încă din data de 04.04.2024, recipisa de confirmare a primirii având nr. AR09166815904, aflată la dosarul cauzei, fiind semnată olograf de, la secțiunea calitatea primitorului fiind consemnat: delegat.

Consiliul reține că, în speță, sunt incidente următoarele:

- prevederile art. 61¹ alin. (1) din Legea nr. 101/2016 cu modificările și completările ulterioare;

- principiul de drept „*nemo ignorare legem censetur*” potrivit căruia nimeni nu se poate apăra invocând necunoașterea legii.

- principiul de drept „*ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus*” potrivit căruia unde legea nu distinge, nici interpretul nu trebuie să distingă, în sensul că în cadrul ordonanței nu s-a prevăzut nicio normă derogatorie de la obligația constituirii cauțiunii.

Față de aceste aspecte, se constată că, în speță, contestația a fost transmisă de către contestatorul, fără a depune cauțiunea, constituită în mod legal.

Având în vedere dispozițiile art. 26 alin. (1) și (6) și art. 611 din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, în vigoare la data depunerii contestației, Consiliul va respinge, ca inadmisibilă, contestația depusă de, în contradictoriu cu entitatea contractantă, fără a mai proceda la analiza pe fond a cauzei.

Totodată, se reține că, ulterior transmiterii către prin corespondență electronică e-mail a adresei nr. 19696/C1/1004/01.04.2024 referitoare la dovada constituirii cauțiunii, acesta a transmis la dosarul CNSC nr. 996/2024, având ca obiect contestația formulată de SA, înscrisul intitulat „cerere de intervenție”, în care a copiat, practic, conținutul contestației care face obiectul dosarului nr. 1004/2024, aspect care rezultă din faptul că, la o analiză sumară, atât capetele de cerere cât și motivele de fapt apar a fi identice cu cele din contestație.

Consiliul reține în soluționarea cererii de intervenție dispozițiile art. 61 alin. (2) și (3) din Codul de procedură civilă, potrivit cărora: „Intervenția este principală, când intervenientul pretinde pentru sine, în

tot sau în parte, dreptul dedus judecății sau un drept strâns legat de acesta și Intervenția este accesorie, când sprijină numai apărarea uneia dintre părți”.

Spre deosebire de cererea de intervenție accesorie, care are natura juridică a unei apărări, intervenția principală este folosită de terțul care urmărește să i se recunoască un drept propriu. Tocmai de aceea cererea de intervenție în interes propriu este făcută sub forma unei cereri de chemare în judecată (art. 62 alin. (1) Cod procedură civilă) și se îndreaptă împotriva ambelor părți în proces.

În mod specific, în procedura administrativ-jurisdicțională, cererea de intervenție principală trebuie să aibă conținutul de la art. 10 din Legea nr. 101/2016 cu precizarea actului atacat al autorității contractante (lit. d). În plus, intervenientul principal, pentru a justifica legitimarea procesuală, trebuie să fie vătămat printr-un act al autorității contractante condiție impusă de art. 8 din lege: *„(1) Persoana care se consideră vătămată de un act al autorității contractante poate sesiza Consiliul în vederea anulării actului autorității contractante, obligării acesteia la emiterea unui act sau la adoptarea de măsuri de remediere, precum și pentru recunoașterea dreptului pretins sau a interesului legitim”*.

În cazul unei cereri de intervenție principală, dreptul dedus judecății este unic, dar revendicat de către cele două părți. În speța dedusă judecății, dreptul invocat de contestator și de intervenient constă în conținutul documentației de atribuire, fiecare în parte pretinzându-se prejudiciate de către entitatea contractantă prin anumite cerințe ale documentației de atribuire.

Având a se pronunța asupra admisibilității petitelor din cererea de intervenție a, Consiliul are în vedere că intervenientul aduce 2 categorii de critici cu privire la conținutul documentației de atribuire, respectiv:

- critici din perspectiva dreptului de exclusivitate acordat, anterior, de către, urmare a altor proceduri de atribuire, anumitor operatori economici pentru transport de persoane pe trasee despre care susține că s-ar suprapune peste traseele din prezenta procedură și
- critici cu privire la norma de poluare a autobuzelor solicitate prin caietul de sarcini.

Procedând la comparația motivelor anterior menționate, din cererea de intervenție, cu motivele de contestare din contestația formulată de SA, Consiliul reține că doar cele cu privire la norma de poluare se regăsesc în ambele înscrisuri.

Prin urmare, partea din cererea de intervenție referitoare la norma de poluare îmbracă forma unei cereri de intervenție accesorie în favoarea contestatorului SA, iar, partea din cererea de intervenție referitoare la încălcarea dreptului de exclusivitate pe anumite trasee conduc către o veritabilă contestație, ... dorind, practic, modificarea documentației de atribuire, fără plata cauțiunii.

Dispozițiile art. 2 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 stabilesc că: *„Orice persoană care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-*

un interes legitim printr-un act al unei autorități contractante sau prin nesoluționarea în termenul legal a unei cereri poate solicita anularea actului, obligarea autorității contractante la emiterea unui act sau la adoptarea de măsuri de remediere, recunoașterea dreptului pretins sau a interesului legitim, pe cale administrativ-jurisdicțională sau judiciară, potrivit prevederilor prezentei legi”.

Cu luarea în considerare și a dispozițiilor art. 8 antecitate, calea aptă să conducă la anularea rezultatului procedurii nu este intervenția, ci, contestația.

Este adevărat că în conformitate cu art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, operatorii economici interesați au dreptul de a formula cerere din intervenție, însă, acest mijloc de a interveni în proces nu poate fi utilizat în scopul de a se eluda termenele legale de formulare a contestației și condițiile acesteia de admisibilitate. Cu alte cuvinte, nu se poate utiliza acest mijloc procedural pentru a se masca, în fapt, o contestație, așa cum încearcă intervenientul să facă.

De asemenea, nu se poate admite nici că dispozițiile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016 au fost edictate pentru a se crea o categorie aparte, privilegiată, de operatori economici care, utilizând acest mijloc, să scape sancțiunilor tardivității și inadmisibilității contestației pentru neconstituirea cauțiunii, așa cum s-ar întâmpla în cazul intervenientului de față, care, dacă i s-ar admite cererea de intervenție, ar obține beneficiile formulării unei veritabile contestații, cu încălcarea, însă, a tuturor prevederilor legale impuse pentru inițierea acestui demers.

Calea de atac împotriva unui act emis de către entitatea contractantă cu încălcarea legii, în speță caietul de sarcini, anunțul de participare, fișa de date și formularele publicate în SEAP, este contestația, și nu cererea de intervenție accesorie.

Raționamentul anterior se regăsește și în Decizia civilă nr. 5497/2017 pronunțată de Curtea de Apel București - Secția a VIII-a Contencios Administrativ și Fiscal.

Mai mult, Consiliul apreciază că este în deplină cunoștință de cauză cu privire la aspectele anterior menționate, având în vedere că a formulat contestație cu privire la încălcarea dreptului de exclusivitate pe anumite trasee, fără, însă, a constitui cauțiunea, motiv pentru care, contestația sa cu privire la acest aspect a fost respinsă, ca inadmisibilă, conform considerentelor anterioare.

Astfel cum rezultă din cele de mai sus, indiferent cum este formulată cererea, respectiv cerere de intervenție voluntară/ contestație, pentru a fi aptă să modifice documentația de atribuire, ea **trebuia depusă în termenul legal de contestare**, însoțită de **cauțiune**.

În aceste condiții, în temeiul art. 64 din Codul de procedură civilă, Consiliul urmează a respinge, ca inadmisibilă, partea din cererea de intervenție referitoare la încălcarea dreptului de exclusivitate pe anumite trasee.

Având în vedere dispozițiile art. 17 alin. (3) și art. 68 din Legea nr. 101/2016, coroborate cu prevederile art. 61 alin. (3), art. 63, 65 și 67 din Cod proc. civ., Consiliul admite în principiu partea din cererea de intervenție referitoare la norma de poluare a autobuzelor din cerea de intervenție formulată de

În conformitate cu prevederile art. 67 din Codul de Procedură Civilă, coroborat cu cele ale art. 68 din Legea nr. 101/2016, Consiliul va analiza cererea de intervenție a împreună cu contestația formulată de SA.

În acest sens, Consiliul va reține că, prin punctul de vedere la contestație, entitatea contractantă susține că ar fi remediat toate aspectele criticate de SA, astfel:

- referitor la discrepanțele privind cifra de afaceri, sesizate între diferite înscrisuri ale documentației de atribuire, entitatea

contractantă susține că au fost rezultatul unei erori materiale ce urmează a fi remediată în sensul menționării sumei de 15.000.000 lei atât pentru cifra medie de afaceri cât și pentru experiența similară;

- referitor la discrepanțele dintre cerințele privind dimensiunea autobuzelor, entitatea contractantă menționează că a uniformizat cerințele în sensul că autobuzele M3 trebuie să aibă capacitate cuprinsă între 80 și 100 de locuri iar autobuzele M2 trebuie să aibă capacitate cuprinsă între 20 și 30 de locuri însă, pe de o parte, remedierile nu au fost publicate în SEAP până la data pronunțării prezentei iar, pe de altă parte, Consiliul apreciază drept pertinente susținerile contestatorului din concluziile scrise, conform cărora cerința privind limitarea numărului de locuri pentru autobuzele M3 la maxim 100 este restrictivă din perspectiva faptului că serviciile ar putea fi prestate și cu autobuze de capacitate mai mare, varianta permisă inițial conform cerințelor de la art. 14 din anexa 13 la modelul de contract de delegare ;
- referitor la modalitatea în care pot să demonstreze ofertanții că dispun de autobuzele solicitate prin caietul de sarcini, entitatea contractantă menționează că a adoptat măsurile de remediere sugerate de ANAP, în sensul că, la momentul depunerii ofertelor, ofertanții să poată face dovada că au acces la mijloacele de transport solicitate, oferind mai multe posibilități (nu doar proprietate sau leasing), urmând ca doar operatorul economic selectat în urma finalizării procedurii, după semnarea contractului - până la finalizarea etapei de mobilizare - să facă dovada că mijloacele de transport indicate sunt deținute doar în forma „în proprietate sau în baza unui contract de leasing”, așa cum se impune prin art. 4 lit. d) din Legea 92/2007;
- cu privire la mențiunile diverse pentru proporția în care solicitată podea coborâtă pentru autobuze (100%, 50% sau prin trimitere la definiția din Regulamentul CEE-ONU R107), entitatea contractantă menționează că a remediat documentația de atribuire, în sensul precizării unice că autobuzele trebuie să respecte definiția din regulamentul anterior menționat care impune proporția de minim 35% pentru podeaua coborâtă;
- cu privire la numărul validatoarelor, entitatea contractantă menționează că a adoptat măsuri de remediere în sensul în care, aplicând principiul proporționalității, a solicitat ca autobuzele cu lungime de 6-8 metri să fie echipate cu minim 1 validator iar cele cu lungime de 11-13 metri să fie echipate cu minim 2 validatoare;

- cu privire la mențiunile neunitare referitoare la norma de poluare, entitatea contractantă menționează că a adoptat măsuri de remediere în sensul precizării normei de poluare minimă Euro 3;
- cu privire la dovada deținerii/verificării tahografelor, entitatea contractantă menționează că a adoptat măsuri de remediere în sensul că dovada verificării acestora este solicitată doar după semnarea contractului, până la finalul perioadei de mobilizare;
- cu privire la dotarea parcului auto, entitatea contractantă menționează în punctul de vedere că cerința cu privire la categoria

autobuzelor/microbuzelor se reformulează în sensul indicării prevederii legale aplicabilă, respectiv a art. 2 lit. a) din OMPTL nr. 458/2022;

- referitor la ajustarea contractului, entitatea contractantă menționează că varianta corectă este în forma revizuită a documentației de atribuire;
- cu privire la includerea în caietul de sarcini al achiziției a unor capitole care nu se regăsesc în caietul de sarcini cadru reglementat de Ordinul 131/1401/2019, entitatea contractantă menționează că a adoptat măsuri de remediere;
- cu privire la dispunerea de personalul specificat, entitatea contractantă menționează în punctul de vedere că a remediat documentația de atribuire în sensul că obligația demonstrării dispunerii efective a personalului este solicitat a fi îndeplinită doar de către ofertantul desemnat câștigător, după semnarea contractului, până la finalul perioadei de mobilizare (și nu la momentul depunerii ofertelor);
- cu privire la menționarea seriei de șasiu pe factura proforma, se reține că entitatea contractantă susține, la paragraful 44 din punctul de vedere că ar fi eliminat cerința, pentru a oferi un grad mai mare de participare la procedură;
- cu privire la deținerea automatelor de bilete, entitatea contractantă menționează în punctul de vedere că ar fi adoptat măsuri de remediere în sensul că la momentul depunerii ofertelor, ofertanții trebuie să prezinte documente justificative privind capacitatea de aliniere la cerințele caietului de sarcini, urmând ca obligația deținerii efective a automatelor de bilete să fie îndeplinită doar de operatorul economic desemnat câștigător, după semnarea contractului, până la finalul perioadei de mobilizare;
- cu privire la formularul de propunere tehnică, entitatea contractantă menționează că acesta a fost introdus în documentația de atribuire, ca urmare a remedierilor, iar cu privire la formularul nr. 9 – declarație privind vechimea neîntreruptă în transportul public local de călători prin curse regulate, menționează că a fost eliminat.

Față de aceste aspecte, se constată că entitatea contractantă a achiesat la criticile contestatorului referitoare la cerințele din documentația de atribuire anterior menționate, motiv pentru care, în vederea respectării principiului transparenței statuat la art. 2 alin. (2) lit. b) din Legea nr. 98/2016, Consiliul va reține că, entitatea contractantă avea obligația să aducă la cunoștința tuturor operatorilor economici, prin

publicarea în SEAP, a cerințelor asupra cărora a achiesat conform celor reținute anterior.

În consecință, având în vedere faptul că remedierile adoptate nu sunt accesibile liber și nerestricționat în SEAP, neputând fi vizualizate de către orice operator economic interesat, Consiliul urmează să admită criticile contestatorului care au făcut obiectul achiesării și să oblige entitatea contractantă la publicarea acestora în SEAP.

Critica cu privire la lipsa anexelor formularului de propunere financiară urmează a fi admisă deoarece în fișierul cu modele de

formulare poate fi identificat doar formularul de ofertă (formularul nr. 8) și formularul „Fundamentarea pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea costului pentru serviciul de local de persoane efectuat prin curse regulate” (formularul nr. 10), fără a fi regăsite anexele formularului de ofertă menționate la punctul „IV.4.2 Modul de prezentare al propunerii financiare” din fișa de date.

Pe de altă parte, Consiliul urmează a respinge ca nefondată critica privind pretinsa omisiune a unora din factorii de evaluare menționați în Ordinul nr. 131/1401/2019 deoarece, potrivit art. 4 alin. (4) din ordinul anterior menționați, factorii de evaluare prevăzuți în acesta au caracter exemplificativ, urmând a fi selectați cei pe care autoritatea contractantă îi consideră relevanți raportat la obiectul achiziției.

În acest sens, Consiliul apreciază pertinente susținerile autorității contractante conform cărora copierea mecanică a factorilor din exemplul generic prevăzut în modelul documentației de atribuire aprobat prin Ordinul nr. 131/1401/2019 nu ar respecta prevederile art. 38 alin. (2) din HG nr. 394/2016, conform cărora entitatea contractantă are obligația de a selecta și utiliza factori de evaluare care „trebuie să aducă un avantaj real, să NU fie formali și să poată fi urmăriți în cadrul procesului de evaluare a ofertelor și de aplicare a criteriului de atribuire” și cele ale art. 38 alin. (8) lit. b) din HG 394/2016, conform cărora entitatea contractantă nu are dreptul de a utiliza factori care „NU reflectă un avantaj pe care entitatea contractantă îl poate obține prin utilizarea factorului de evaluare” selectat în cadrul unei proceduri.

Critica cu privire la insuficienta justificare a valorii estimate prin strategia de contractare urmează a fi respinsă, ca rămasă fără obiect, deoarece, justificarea se regăsește în strategia de contractare nr. 75/03.04.2024, remediată urmare a observațiilor ANAP și a contestației. Strategia de contractare remediată a fost transmisă de autoritatea contractantă la dosarul cauzei în format electronic (pe CD).

În final, Consiliul va respinge ca inadmisibilă, în temeiul art. 21 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, critica contestatorului SA cu privire la încălcarea dreptului de exclusivitate pe anumite trasee deoarece acest motiv de contestare nu se regăsește în contestație ci se regăsește doar în notele scrise formulate ulterior luării la cunoștință a cererii de intervenție, după expirarea termenului de formulare a contestației cu privire la documentația de atribuire.

Pentru considerentele anterior expuse, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016 cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va admite, în parte, contestația formulată de SA în contradictoriu cu entitatea contractantă iar, pe cale de

consecință, admite, în parte, cererea de intervenție formulată de și obligă autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire cu respectarea prevederilor legale incidente și a motivării aferentă prezentei, în termen de 10 zile de la comunicare.

În temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge, ca nefondate, criticile privind factorii de evaluare și justificarea valorii estimate, din contestația formulată de SA în contradictoriu cu entitatea contractantă

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

DECIDE:

Respinge, ca inadmisibile, contestația formulată de și partea din cererea de intervenție a referitoare la încălcarea dreptului de exclusivitate pe anumite trasee.

Admite, în parte, contestația formulată de SA în contradictoriu cu entitatea contractantă iar, pe cale de consecință, admite în parte cererea de intervenție formulată de și obligă autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire cu respectarea prevederilor legale incidente și a motivării aferentă prezentei, în termen de 10 zile de la comunicare.

Respinge, ca nefondate, criticile privind factorii de evaluare și justificarea valorii estimate, din contestația formulată de SA în contradictoriu cu entitatea contractantă

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 5 (cinci) exemplare originale, conține 32 (treizecișidouă) pagini