

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

DECIZIE

Nr.

Data:

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 52606/01.08.2025, formulată de, cu sediul în, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr., având CUI, reprezentată convențional prin- CA, cu sediul procesual ales în, împotriva adreselor nr. 51/42022/(R16)604/21.07.2025, nr. 51/42022/(R16)606/ 21.07.2025 și nr. 51/42022/(R16)608/21.07.2025 privind comunicarea rezultatului procedurii aferentă loturilor nr. 1, nr. 4 și nr. 5 și a raportului procedurii nr. 51/41875/(R16)602/21.07.2025, emise de, în calitate de entitate contractantă, cu sediul în, în cadrul procedurii de atribuire, prin licitație deschisă, împărțită pe loturi, a contractului de achiziție publică având ca obiect, s-a solicitat:

„(1) Anularea Adresei nr. 51/42022/(R16)604/21.07.2025 privind comunicarea rezultatului procedurii aferente lotului nr. 1;

(2) Anularea Adresei nr. 51/42022/(R16)606/21.07.2025 privind comunicarea rezultatului procedurii aferente lotului nr. 4;

(3) Anularea Adresei nr. 51/42022/(R16)608/21.07.2025 privind comunicarea rezultatului procedurii aferente lotului nr. 5;

(4) Anularea Raportului Procedurii nr. 51/41875/(R16)602/ 21.07.2025 cu privire la loturile nr. 1, 4 și 5 și a tuturor actelor care au stat la baza acestuia, respectiv a actelor care au fost emise în temeiul acestuia;

(5) Obligarea Autorității Contractante la reluarea procedurii de atribuire cu privire la loturile nr. 1, 4 și 5 începând cu etapa verificării conformității ofertelor;

(6) Obligarea autorității contractante la suportarea cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul demers judiciar”.

Prin cererea de intervenție înregistrată la Consiliu cu nr. 55439/12.08.2025, ..., cu sediul în, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr., având CUI, reprezentată legal prin

.....- administrator, solicită respingerea contestației formulate ca neîntemeiată și nelegală, cu consecința:

„I. Respingerii contestatei formulată împotriva documentației de atribuire, Răspunsului consolidat nr. 50/61215/(514)1022 din 12.11.2024 și împotriva Solicitării de clarificări nr. 51/14790(R16)179 din data de 19.03.2025, ca fiind tardiv formulată,

II. Respingerea contestației pentru neconsemnarea cauțiunilor aferente fiecărui lot contestate, conform art. 61 alin. (1) și (2) din Legea nr. 101/2016,

III. Admiterea excepției autorității de lucru judecat în raport de Decizia nr. 1807/C2/1879 din 27.06.2025 pronunțată de CNSC în dosarul nr. 1879/C2/2025 aferent lotului 3 al aceleiași proceduri, rămasă definitivă prin Decizia nr. 510 din 05.08.2025 a Curții de Apel Bacău,

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

- *Menținerii tuturor actelor emise de Autoritatea contractantă cu ocazia evaluării ofertelor, inclusiv a (i) Adresei de comunicare a rezultatului procedurii nr. 51/42022/(R16)604/21.07.2025 - aferentă lotului 1, (ii) Adresei de comunicare a rezultatului procedurii nr. 51/42022/(R16)608/21.07.2025 - aferentă lotului 5, emise de către Autoritatea contractantă către,*

- *Menținerii ca temeinic și legal a rezultatului Raportului Procedurii nr. 51/41875/(R16) 602 din 21.07.2025 privind atribuirea contractului de achiziție sectorială Contract de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în aria teritorială de competență a județului (în continuare „Raportul procedurii nr. 602/2025”), prin care: (i) în ceea ce privește lotul 1 oferta depusa de contestatoare a fost clasată pe locul 2 al procedurii, (ii) în ceea ce privește lotul 5 al procedurii oferta acestuia a fost declarata inacceptabilă și neconformă, iar oferta subscrisei a fost declarată câștigătoare pe aceste loturi,*

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

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

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

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația de față, prin care critică adresele nr. 51/42022/(R16)

604/21.07.2025, nr. 51/42022/(R16)606/21.07.2025 și nr. 51/42022/(R16)608/21.07.2025 privind comunicarea rezultatului procedurii aferentă loturilor nr. 1, nr. 4 și nr. 5 și raportul procedurii nr. 51/41875/(R16)602/21.07.2025, emise de, în calitate de entitate contractantă, solicitând cele ante-menționate.

În motivarea contestației, ... prezintă un scurt istoric cu privire la modul de desfășurare a procedurii de atribuire, precizând că, la data de 21.07.2025, entitatea contractantă a publicat în SEAP Raportul Procedurii nr. 51/41875/(R16)602/21.07.2025 din care reiese următoarele:

a. În ceea ce privește lotul nr. 1, oferta a fost conformă și admisibilă, însă a fost surclasată de oferta depusă de către Asocieria, aceasta fiind și oferta desemnată câștigătoare;

b. În ceea ce privește lotul nr. 4, oferta a fost considerată ca fiind inacceptabilă și neconformă, iar câștigătoare a fost desemnată oferta depusă de către

c. În ceea ce privește lotul nr. 5, oferta a fost considerată ca fiind inacceptabilă și neconformă, iar câștigătoare a fost desemnată oferta depusă de către

Cu privire la motivele de respingere ale ofertei sale pentru loturile nr. 4 și nr. 5, contestatorul învederează următoarele aspecte:

Entitatea contractantă a reținut că oferta depusă de către pentru lotul nr. 4 este neconformă din perspectiva faptului că două dintre cele trei mașini rezervă indicate în cuprinsul ofertei, respectiv autovehiculul cu număr de înmatriculare și autovehiculul cu număr de înmatriculare au o capacitate de 9 locuri pe scaune pentru pasageri, reținându-se încălcarea documentației de atribuire, astfel cum aceasta ar fi fost precizată prin Răspunsul Consolidat nr. 50/61215/(R14)1022 din 12.11.2024, în sensul în care s-ar fi precizat că mașinile rezervă trebuie să aibă minim 10 locuri, respectiv minim 23 de locuri pentru pasageri.

Totodată, ... a reținut că oferta depusă de către pentru lotul nr. 5 este neconformă din perspectiva faptului că una dintre mașinile rezervă indicate în cuprinsul ofertei, respectiv autovehiculul cu număr de înmatriculare are o capacitate de 9 locuri pe scaune pentru pasageri, reținându-se încălcarea documentației de atribuire, astfel cum aceasta ar fi fost precizată prin Răspunsul Consolidat nr. 50/61215/(R14)1022 din 12.11.2024, în sensul în care s-ar fi precizat că mașinile rezervă trebuie să aibă minim 10 locuri, respectiv minim 23 de locuri pentru pasageri.

Având în vedere că atât pentru lotul nr. 4, cât și pentru lotul nr. 5 motivul de excludere este același, în cele ce urmează contestatorul evidențiază argumentele pentru care, în opinia sa, interpretarea conferită de entitatea contractantă, precum și modalitatea de evaluare a ofertelor depuse pentru lotul nr. 4 și 5 sunt nelegale și netemeinice, astfel că

solicită Consiliu să aibă în vedere argumentele ce vor fi prezentate atât pentru analiza ambelor loturi.

1. Referitor la documentația de atribuire. Limitele impuse de dispozițiile Legii nr. 92/2007 contestatorul face următoarele precizări:

Documentația de atribuire a fost aprobată prin nr. 62/2024 și nr. 120/2024, entitatea contractantă îndeplinindu-și obligațiile stabilite de Legea nr. 92/2007. Astfel, documentația de atribuire aprobată de este cea care a fost încărcată în SEAP odată cu anunțul În acest sens, prin raportare la solicitarea privind mașinile rezervă, respectiv cerința de la punctul 6.2. din Caietul de sarcini, din perspectiva vehiculelor ofertate cu titlu de rezervă, s-a impus, pentru lotul nr. 4, includerea a 3 vehicule rezervă dintre care 2 vehicule cu capacitatea ≤ 22 , iar pentru lotul nr. 5 s-a impus includerea a 6 vehicule rezervă, dintre care 3 vehicule cu capacitatea ≤ 22 , cerință față de care, ... a inclus 3 (2 pentru lotul 4 și 1 pentru lotul 5) autobuze cu capacitatea totală de 10 locuri, respectiv un loc pentru șofer și 9 locuri pentru călători. Corespunde adevărului că prin răspunsul consolidat nr. 50/61215/(R14)1022 din 12.11.2024 entitatea contractantă a făcut o serie de precizări despre care se pretinde că au caracter modificator față de modalitatea de îndeplinire a cerințelor din documentația de atribuire, însă ceea ce trebuie evidențiat este posibilitatea ca acest răspuns la clarificări să fie considerat parte integrată a documentației de atribuire.

Or, din perspectiva dispozițiilor legale cu aplicabilitate directă în speță, respectiv prevederile art. 231 din legea nr. 92/2011, reiese că documentația de atribuire este formată doar din acele documente/înscrisuri/cerințe care au fost supuse aprobării privind un vot favorabil. Orice altă prevedere/dispoziție/cerință care nu a fost supusă aprobării nu face parte din documentația de atribuire și nu poate fi avută în vedere în etapa de evaluare a ofertei.

2. Relativ la capacitatea de transport, autorul contestației învederează următoarele:

Prin Raportul Procedurii s-a reținut că nu ar fi îndeplinit cerința privind capacitatea de transport, astfel cum aceasta ar fi fost modificată prin răspunsul consolidat, dat fiind că vehiculele ofertate au doar 9 locuri pe scaun pentru pasageri și un loc pe scaun pentru șofer, conferindu-se aplicabilitatea 9 alin. (2) din Ordinul nr. 1158/2019, deși acest Ordin a fost abrogat, context în care nu are nici o aplicabilitate în procedură, astfel că nu poate reprezenta un temei juridic pentru respingerea ofertei.

3. În ce privește capacitatea de transport a vehiculelor de rezervă, contestatorul învederează următoarele:

Comisia de evaluare a reținut că oferta depusă de către ar fi neconformă din perspectiva neîndeplinirii cerinței privind capacitatea de transport a vehiculelor rezervă, respectiv a vehiculelor care au numerele

de înmatriculare, în sensul în care nu ar respecta capacitatea minimă de transport de 10 persoane.

..... a oferat vehicule care au 10 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto, astfel că, din perspectiva definiției conferite de dispozițiile art. 3 din OG nr. 27/2011 este evident că s-au oferat autobuze M2 care au o capacitate de transport de 10 locuri, inclusiv locul conducătorului auto (9+1).

Or, această capacitate de transport, corelativ cu clasificarea autobuzelor utilizate ca vehicule de rezervă este în total consens cu dispozițiile documentației de atribuire și cu prevederile legale, în hotărârile sau în legislația aplicabilă neexistând nici măcar o prevedere care să stabilească capacitatea minimă de transport a călătorilor, excluzând conducătorul auto, ca fiind de 10 locuri. Mai apoi, vehiculele rezervă vizează traseele unde s-au solicitat autovehicule principale cu o capacitate de transport ≤ 22 . Practic, nicăieri în documentația de atribuire nu s-a impus o valoare minimă a capacității de transport nici măcar pentru vehiculele titulare, respectiv minim 10 sau minim 23 de locuri aferente călătorilor, mențiunea entității contractante fiind una evident nefundamentată.

Per a contrario, dată fiind documentația de atribuire și chiar răspunsul consolidat nr. 50/61215/(R14)1022 din 12.11.2024 care face referire exclusiv la vehiculele rezervă, reiese că ar fi putut oferta vehicule titulare de 10 locuri și vehicule rezervă tot de 10 locuri și oferta sa ar fi fost considerată neconformă, cu toate că am fi oferat același tip de vehicule și pentru vehiculul titular și pentru vehiculul rezervă.

În cazul de față, vehiculele rezervă oferate de către fac parte din aceeași categorie cu vehiculele titulare (M2), respectiv au o capacitate totală de transport de 10 persoane pe scaune printre care se regăsește și conducătorul auto și respectă cerința minimă impusă prin documentația de atribuire, cerință identică și în cazul vehiculelor titulare, respectiv de a avea o capacitate de transport de 22 locuri.

În cele ce urmează, contestatorul prezintă o serie de argumente pentru care, în opinia sa, oferta depusă de către Asocieria, pentru lotul nr. 1 și oferta depusă de către pentru lotul nr. 4 sunt neconforme.

În ceea ce privește, oferta depusă de către, pentru lotul nr. 5, în opinia contestatorului, aceasta este neconformă, motivat de următoarele:

1. Subdimensionarea normelor de muncă necesare pentru prestarea serviciului de transport public aferent lotului nr. 5:

Din perspectiva celor 21 trasee aferente lotului nr. 5, Asocieria desemnată câștigătoare a înțeles să oferteze de o manieră automată și superficială, fără a ține cont de specificitatea unui anumit traseu, de timpul de muncă aferent unui traseu sau, cu atât mai mult, de numărul

de șoferi aferent fiecărui traseu, respectiv de numărul de salarii/norme de muncă necesar a fi cuantificate în cuprinsul propunerii financiare.

În concret, pentru cele 21 trasee s-au ofertat sume reprezentând multiplu de 44400 lei, sumă considerată de către Asociere ca fiind contravaloarea anuală a unui salariu minim pe economie, însă insuficientă din perspectiva dispozițiilor legale aplicabile la momentul depunerii ofertelor. Astfel, analizând lotul nr. 5 în integralitate, din perspectiva celor 21 trasee pe care le include, se poate constata faptul că pentru realizarea efectivă a programului de transport sunt necesare un minim de 47,59 norme de muncă, adică 48 de șoferi, iar Asocierea desemnată câștigătoare a ofertat doar 29,34 norme, rezultând o diferență de 18,25 norme de muncă.

Prin înmulțirea numărului de 18,25 norme cu suma indicată (incorect) de către Asociere ca fiind contravaloarea anuală a unui salariu minim pe economie, respectiv 44400 lei, rezultă suma de 810.300 lei/an și suma de 7.292.700 lei pe întreaga perioadă contractuală (9 ani). Mai mult, dacă s-ar înmulți cele 18,25 norme de muncă „omise” de către Asociere cu contravaloarea reală a unei norme de muncă ar reieși suma anuală de 828.531,75 lei/an și 7.465.785,75 lei pe întreaga perioadă contractuală.

În aceste condiții, în mod deliberat, ofertantul și-a diminuat artificial valoarea propunerii financiare, depunând o ofertă care are un preț pur formal și care nu asigură prestarea serviciului de transport public de persoane în parametrii stabiliți de entitatea contractantă și cu respectarea programului de transport aferent celor 21 trasee.

2. Cuantumul unei norme de muncă. Salariul minim pe economie aplicabil la data depunerii ofertelor și CAM:

Ofertantul are obligația de a-și raporta propunerea financiară la salariul minim pe economie în plată la momentul depunerii ofertelor la care trebuie să adauge contribuția asiguratorie de muncă (CAM) care reprezintă 2.25%. În cazul de față, din perspectiva momentului depunerii ofertelor, în mod corect s-a raportat ofertantul la salariul minim pe economie brut de 3700 lei/lună ($3700 \times 12 = 44400$ lei/an), însă acesta a „omis” (voit sau nu) să includă în propunerea financiară, respectiv să aloce fiecărei norme de muncă și contribuția asiguratorie de muncă de 2,25%.

Astfel, lunar, ofertantul în calitate de angajator are obligația de a achita cel puțin salariul minim brut pe economie (3700 lei) la care se adaugă CAM ($2,25\% \times 3700 = 83,25$ lei), respectiv 45.399 lei/an, context în care, pentru o normă de muncă ofertată reiese o diferență de 999 lei/an, respectiv de 8.991 lei pentru 9 ani.

În continuarea raționamentului, pentru cele 29,34 norme ofertate reiese o diferență de 29.310,66 lei/an, respectiv 263.795,94 lei/9 ani. Mai mult, raportat la numărul de norme ce se impunea a fi ofertat,

respectiv 47,59 rezultă o diferență de 47.524,41 lei/ an și 427.881,69 lei/9 ani.

3. Sporul aferent muncii prestate în zilele nelucrătoare/zilele libere:

Potrivit programului de transport aferent celor 11 trasee incluse în lotul nr. 1, se poate observa cu ușurință faptul că în cazul majorității covârșitoare a traseelor se prestează activitate zilnic, adică inclusiv în zilele de sâmbătă și duminică sau în zilele libere.

Însă, separat de subdimensionare normelor de muncă și, implicit, a numărului de șoferi ce vor presta activitate pe aceste trasee, propunerea financiară este neconformă și din perspectiva faptului că nu a inclus în cuprinsul propunerii financiare costurile aferente sporurilor pe care, din punct de vedere legal, sunt obligați să le acorde angajaților.

4. Manager de transport și personal auxiliar - obligativitatea includerii costurilor aferente managerului de transport și a personalului auxiliar:

În cuprinsul propunerii financiare depuse de către nu au fost incluse costurile cu managerul de transport. Or, potrivit legislației în vigoare, este obligatoriu ca societățile de transport să dețină, cu titlu de angajat permanent, o persoană ocupând funcția de manager atât pentru îndeplinirea cerinței privind buna reputație, cât și pentru gestionarea situațiilor în care, spre exemplu, unul dintre conducătorii auto ar fi în concediu medical. Astfel, potrivit dispozițiilor legale, reiese că este necesară și obligatorie încheierea unui contract între persoană desemnată în poziția de manager de transport și societatea ofertantă, or în cazul de față nu s-a făcut nici dovada existenței contractului de manager transport, nici nu s-au decontat aceste costuri, oferta depusă pentru lotul nr. 5 fiind în mod evident neconformă.

5. Neconformitatea propunerii financiare. Alte cheltuieli:

În structura tarifului propus de ofertant în mod deliberat nu a fost inclusă și cheltuiala aferentă obținerii copiilor conforme ale autovehiculelor utilizate. Or, costul obținerii acestor copii conforme este de 7.800 lei anual (rezultat din aplicarea tarifului de 260 lei pentru fiecare din cele 30 de copii conforme), iar suma rezultată pentru perioada contractuală de 9 ani de zile este de 70.200 lei.

Prin urmare, se poate constata și sub acest aspect, atât superficialitatea cu care ofertantul și-a întocmit oferta, corelativ cu superficialitatea evaluării realizate de către comisia de evaluare, cât și formalismul propunerii financiare care nu are aptitudinea, prin sine însăși, de a asigura prestarea serviciului public de transport pentru cele 21 de trasee aferente lotului nr. 5.

6. Modificarea ofertei pe calea răspunsului la solicitarea de clarificări:

La data de 07.04.2025, ... a transmis o solicitare de clarificări, întrucât comisia de evaluare a constatat faptul că cele 6 autovehicule rezervă nu au fost repartizate pe un anumit traseu,

corelativ cu existența unor deficiențe de calcul a căror îndreptare s-a solicitat, cu mențiunea de a se respecta procentul de 1%.

Însă, răspunzând la solicitarea de clarificări, ofertantul nu a invocat intervenirea vreunul viciu de formă din perspectiva nealocării inițiale a vehiculelor rezervă pe trasee, ci indicarea lor „la comun” și a înțeles să redepună toate formularele aferente ofertei modificate. Practic, după cum reiese din chiar răspunsul la solicitarea de clarificări, din însăși formularea ofertantului, acesta a anexat un nou formular de ofertă care conținea repartizarea vehiculelor rezervă, a modificat fișele de fundamentare și a menținut cheltuielile cu vehiculele rezervă doar pe traseele unde au fost alocate și a eliminat cheltuielile de pe alte trasee.

Concluzionând, având în vedere toate argumentele anterior prezentate, precum și cuprinsul documentației de atribuire, ... solicită Consiliului să dispună admiterea prezentei contestații astfel cum aceasta a fost formulată și motivată.

În drept, se invocă dispozițiile legale la care s-a făcut referire în cuprinsul contestației.

Ca mijloace de probă, au fost depuse înscrisuri.

Urmare a adresei nr. 54379/2941/C2/07.08.2025 prin care Consiliul a solicitat contestatorului completarea cauțiunii constituită prin recipisa de consemnare nr. 211547638/1/05.08.2025, eliberată de CEC Bank – Sucursala Piatra Neamț, până la concurența sumei stabilită conform prevederilor art. 61¹ alin. (2¹) din Legea nr. 101/2016, ... formulează adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 54776/08.08.2025, în cuprinsul căreia precizează următoarele:

„• înțelegem să renunțăm la contestația formulată cu privire la loturile nr. 1 și 4, urmând ca CNSC să fie investit doar cu contestația ce vizează rezultatul procedurii pentru lotul nr. 5, dat fiind că ne aflăm în imposibilitatea obiectivă de a constitui diferența de cauțiune de 4.000.000 lei,

• precizăm că cauțiunea în valoarea de 2.000.000 lei constituită prin recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 211547638/1 din 05.08.2025 și comunicată Consiliului cu respectarea termenului legal de 5 zile de la sesizarea este aferentă contestației ce vizează rezultatul procedurii pentru lotul nr. 5”.

Prin punctul de vedere comunicat prin adresa nr. 51/45587/45588/06.08.2025, înregistrată la CNSC sub nr. 54182/07.08.2025, ..., în calitate de entitate contractantă, solicită respingerea contestației, ca neîntemeiată.

Pe fondul contestației, ulterior prezentării unui istoric al procedurii, în ceea ce privește lotul nr. 5, entitatea contractantă prezintă următoarele argumente:

Având în vedere răspunsul ofertantului la întrebarea nr. 2 din solicitarea de clarificări transmisă prin adresa nr. 51/14790(R16) 179/19.03.2025, aferentă PV 11/19.03.2025, cu termen de răspuns

21.03.2025, comisia de evaluare a concluzionat că acesta este neconcludent, întrucât ofertantul a alocat, în cadrul ofertei tehnice depuse pentru lotul nr. 5, autobuzul de rezervă (traseul 067), care are o capacitate de 9 locuri pe scaune pentru pasageri, conform certificatului de clasificare RAR, autobuz care nu poate înlocui niciunul din mijloacele de transport prezentate în ofertă, deoarece autovehiculele active nominalizate au capacități mai mari de 19 locuri.

Ofertantul nu a ținut cont de Răspunsul Consolidat nr. 1 înregistrat sub nr. 50/612215/(R 14) 1022/12.11.2024, punctul XII, subpunctul nr. 2, în care s-a menționat în mod clar că autovehiculele de rezervă trebuie să aibă capacitatea minimă necesară pentru categoria de autobuz pe care îl înlocuiește, și anume minim 10 sau minim 23 de locuri conform prevederilor legale în vigoare privind organizarea și efectuarea transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate la nivelul județului.

Astfel, ofertantul a prezentat doar 5 mașini de rezervă care îndeplinesc cerințele privind capacitatea minimă solicitată prin documentația de atribuire (Caiet de sarcini și răspuns consolidat conform cu prevederile legale), din cele 6 solicitate pentru acest lot, fără a respecta cerința minimă precizată în Caietul de sarcini „*Cap. 6 Subcap. 6.2 - Cerințe organizatorice minimale specifice, punctul (2) - număr de autovehicule necesare pentru fiecare lot*”, respectiv pentru lotul nr. 5: Număr total de vehicule rezerve: - 6 din care 3 vehicule cu capacitatea < 22 locuri și 3 vehicule cu capacitatea > 23 locuri, corelată cu mențiune din răspunsul consolidat nr. 50/61215/(R14)1022/12.11.2024, (punctul XII, subpunctul nr. 2, pag. 8), respectiv: "12.2 Autovehiculele de rezervă trebuie să aibă capacitatea minimă necesară pentru categoria de autobuz pe care îl înlocuiește (min. 10 sau min. 23 locuri)".

În ceea ce privește oferta depusa de către cu asociații nominalizați pentru lotul nr. 1 și nr. 5, entitatea contractantă face următoarele mențiuni:

Ofertantul a respectat toate cerințele minime obligatorii privind dispunerea de mijloace de transport conform cerințelor minime din documentația de atribuire (caiet de sarcini, răspuns consolidat), oferta fiind considerată conformă din punct de vedere tehnic.

Acesta a prezentat în oferta tehnică alocarea autovehiculelor cu numere de înmatriculare pentru fiecare traseu aferent lotului pentru care a depus ofertă, respectiv a completat formularul nr. 3.2 cu toate datele de identificare a autovehiculelor active și rezerve, însă au fost repartizate pe trasee doar mașinile active, cele de rezervă fiind menționate la final.

Având în vedere faptul că autovehiculele de rezervă au fost prezentate în formularul 3.2, fără a fi repartizate pe trasee, comisia de evaluare a solicitat retransmiterea Anexei la Formularul 3.2 cu repartizarea acestora pe trasee, în vederea acordării punctajului de natură tehnică pentru toate mijloacele de transport (active și rezerve) aferente fiecărui traseu din cadrul lotului.

Ca urmare a repartizării autovehiculelor de rezervă, pe traseele susmenționate, ofertantul a revizuit fișele de fundamentare a tarifului unei călătorii, incluzând cheltuielile cu mașinile de rezervă doar pe traseele unde acestea sunt alocate/repartizate, eliminând aceste cheltuieli de pe celelalte trasee. Astfel, ofertantul a recalculat valoarea tarifului mediu lei/km/loc, fără TVA, pentru toate traseele aferente loturilor pentru care a depus ofertă și a precizat că valoarea totală a ofertei financiare pentru loturile 1 și 5 rămâne neschimbată.

Drept urmare, comisia de evaluare a considerat faptul că revizuirea acestor documente nu reprezintă o modificare a conținutului propunerii tehnice, în sensul prevederilor art.140 alin. (5) din Anexa la HG nr. 394 / 2016, deoarece:

- ofertantul a transmis în propunerea tehnică inițială toate informațiile și documentele necesare pentru numărul de mașini alocate fiecărui lot (active și rezerve), respectând condițiile minime privind capacitatea de transport a acestora, conform caietului de sarcini;

- mașinile de rezervă au fost incluse în propunerea tehnică inițială, fiind precizate distinct cheltuielile în fișele de fundamentare pentru fiecare traseu în mod egal;

- prin repartizarea mașinilor de rezervă pe traseele susmenționate și nu pe toate traseele cum a fost inițial, ofertantul nu modifică propunerea tehnică inițială, ci doar revizuieste modul de calcul al tarifului de fundamentare pentru fiecare traseu în parte, ținând cont de capacitatea de transport atât pentru autovehiculele active cât și pentru cele de rezervă, în vederea acordării punctajului pentru fiecare factor de evaluare conform grilei de punctaj.

Ca urmare a corectării/revizuirii modului de calcul al tarifului de fundamentare pentru fiecare traseu din cadrul lotului nr. 1, din documentele retransmise, valoarea tarifului mediu lei/km/loc, fără TVA s-a modificat de la 0,34 lei/km/loc fără TVA, la 0,33 lei/km/loc fără TVA, iar din cadrul lotului nr. 5, valoarea tarifului mediu lei/km/loc, fără TVA s-a modificat de la 0,38 lei/km/loc fără TVA, la 0,36 lei/km/loc fără TVA.

Comisia de evaluare a considerat faptul că această corectare/revizuire a fișelor de fundamentare a tarifului unei călătorii reprezintă un viciu de formă, deoarece îndreptarea acestor erori privind modul de calcul al tarifului de fundamentare pentru fiecare traseu din cadrul loturilor susmenționate sunt susținute în mod neechivoc de sensul și de conținutul altor informații existente inițial în documentele din cadrul propunerii tehnice, având rol de clarificare, nefiind susceptibilă de a produce un avantaj incorect în raport cu ceilalți participanți la procedura de atribuire, în conformitate cu prevederile conform prevederilor art. 141 alin. (3) din Anexa la HG nr. 394/2016.

În concluzie, prin alocarea tuturor mijloacelor de transport pe fiecare traseu (active + rezerve), în cadrul propunerii tehnice, comisia de evaluare a acordat punctajul pentru factorii de evaluare prevăzuți în

documentația de atribuire, conform grilei de punctaj menționată la subcap. 6.1.4.3 din caietul de sarcini.

De asemenea, prin clarificările transmise de către comisia de evaluare, și ceilalți ofertanți au avut posibilitatea de a clarifica/ corecta prin răspunsurile transmise, diferite erori, neconcordanțe în ceea ce privește repartizarea mașinilor de rezervă, menționarea eronată a capacității de transport sau cele care au dus la revizuirea modului de calcul al tarifului din Anexa 1 la Formularul nr. 8 „*Fundamentarea tarifului unei călătorii*” în vederea acordării punctajului.

Referitor la afirmațiile contestatorului privitoare la neconformitățile identificate la nivelul propunerilor financiare ale ofertantului câștigător, entitatea contractantă face următoarele precizări:

Comisia de evaluare a analizat informațiile din propunerile financiare depuse de ofertanți și a constatat ca toți ofertanții admiși în urma evaluării ofertelor tehnice, au transmis oferte financiare care au un preț neobișnuit de scăzut în raport cu serviciile ce urmează a fi prestate.

Astfel, pentru lotul nr. 5 - Grupa 05, prețul propus de Asocieria, de 99.771.165,09 lei fără TVA, reprezintă un procent de 48,71% din valoarea estimată (204.825.324,27 lei fără TVA).

În conformitate cu prevederile art. 221 alin. (1) din Legea nr. 99/2016, în cadrul ședinței de evaluare finalizată prin procesul verbal nr. 19/22.05.2025 au fost solicitate clarificări ofertanților, respectiv: să justifice prețul aparent neobișnuit de scăzut ofertat pentru prestarea serviciilor aferente contractului de achiziție publică și să transmită informații și dovezi concludente privind elementele prevăzute la art. 222 alin. (2) din Lege nr. 99/2016, precum și, după caz, documente privind prețurile ce pot fi obținute de la furnizori, situația stocurilor de materii prime și materiale, modul de organizare și metodele utilizate în cadrul procesului de lucru, nivelul de salarizare al personalului ofertantului, performanțele și costurile implicate de anumite utilaje sau echipamente de lucru sau orice alte documente doveditoare pentru fundamentarea economică a modului de formare a prețului.

Ofertanții au răspuns în termen și au justificat în mod corespunzător că prețul ofertat nu este neobișnuit de scăzut pentru prestarea serviciilor aferente contractului de achiziție publică, precizând și că fiecare ofertă este sustenabilă, fundamentată economic, asigură executarea corespunzătoare a contractului, îndeplinind cerințele de calitate și performanță, conform detalierii din procesul verbal nr. 23/13.06.2025 cu anexele aferente, pentru care s-a primit aviz conform necondiționat din partea verificatorilor ANAP.

Pentru considerentele expuse mai sus, entitatea contractantă apreciază că evaluarea ofertelor pentru loturile nr. 1, nr. 4 și nr. 5 a fost una corectă, cu respectarea prevederilor legale în vigoare și solicită Consiliului să respingă în integralitate contestația formulată de, ca nefondată.

Ca mijloace de probă, au fost depuse înscrisuri.

Prin cererea de intervenție înregistrată la Consiliu cu nr. 55439/12.08.2025, ... solicită cele menționate în partea introductivă.

Ulterior prezentării unui scurt istoric al procedurii, precum și al interesului său în promovarea cererii de intervenție solicită Consiliului să constate și să rețină că, pentru a fi legal investit, contestatorul trebuie să consemneze o cauțiune în cuantum de 7.868.735 lei pentru a se proceda la soluționarea pe fond a criticilor formulate, iar în măsura în care nu a procedat la consemnarea cauțiunii în cuantumul indicat supra, solicită respingerea contestației cu privire la loturile pentru care nu s-a consemnat cauțiunea în cuantum indicat de art. 61¹ alin. (1) și (2) din Legea nr. 101/2016.

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

Totodată, ... invocă și excepția autorității de lucru judecat, motivat de faptul că: „...punctul II al acesteia este identic cu contestația formulată de în dosarul nr. 1879/C2/2025, critici ce privesc evaluarea ofertei asocierii în raport de numărul de locuri pentru pasageri aferent autovehiculelor de rezervă astfel cum au fost ofertate pentru lotul 4 și 5 unde oferta contestatoarei a fost respinsă, prin raportare la aceleași considerente pentru care a fost respinsă și în ceea ce privește lotul 3, considerente ale Autorității contractante ce au fost validate prin Decizia nr. 1807/2025 a CNSC, statuându-se definitiv faptul că documentația de atribuire împreună cu Răspunsul consolidat nr. 50/61215/(R14)1022/12.11.2024 stabilesc fără putință de tăgadă că numărul de locuri al autovehiculelor este dat de certificatul de clasificare, iar numărul de locuri al autovehiculelor de rezervă trebuie să corespundă autovehiculelor pe care le înlocuiește (minim 10 locuri)”.

Pe fondul contestației, referitor la neconformitatea ofertei în raport de lotul 5 al procedurii, intervenientul învederează următoarele:

Conform Raportului procedurii 602/2025, contestatorului i-a fost emisă solicitarea de clarificări nr. 51/14790(R16)179/19.03.2025, prin care i s-a cerut să clarifice modalitatea de îndeplinire a capacității autovehiculelor de rezervă, întrucât în cadrul propunerii tehnice aceasta a ofertat un autovehicul de rezervă cu numărul de înmatriculare "..... (traseu 067) care are o capacitate de 9 locuri pentru pasageri conform certificatului de clasificare RAR, autobuz care nu poate înlocui niciunul dintre mijloacele de transport prezentate în ofertă, deoarece autovehiculele active nominalizate au capacități mai mare de 19 locuri". În răspunsul său, contestatorul a precizat că a ofertat un

autovehicul de rezervă cu o capacitate de 9 locuri pentru pasageri, astfel, în mod corect entitatea contractantă a reținut că răspunsul acestuia este neconcludent.

Așadar, după cum recunoaște și contestatorul (pag. 8 din contestație): „subscria am inclus 3 (2 pentru lotul IV și 1 pentru lotul V) autobuze cu capacitatea totală de 10 loturi, respectiv un loc pentru șoferi și 9 pentru călători”, acesta a inclus în oferta sa un vehicul ce nu îndeplinește cerințele caietului de sarcinii conform cap. 6, subcapitol 6.2 - Cerințe organizatorice minimale specifice, punctual (2) număr de autovehicule necesar pentru fiecare lot.

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

Contrar afirmației contestatorului potrivit căreia: „reiese că programul de transport reprezintă o cerință esențială a documentației de atribuire care poate fi stabilită/modificată doar printr-o hotărâre a Consiliului Județean”, clarificările aduse de entitatea contractantă prin Răspunsul consolidat nr. 50/61215/(R14)1022 din 12.11.2024 nu modifică documentația de atribuire, ci în mod corect punctează, pentru eliminarea oricărui dubiu, care este capacitatea minimă a autovehiculelor de rezervă, precizând că numărul minim de locuri trebuie să fie identic cu numărul minim de locuri al autovehiculului pe care îl înlocuiește, respectiv minim 10 și minim 23, în funcție de capacitatea impusă.

În concluzie, entitatea contractantă nu a modificat documentația de atribuire prin răspunsul la solicitările de clarificări, ci a exercitat un drept legal prevăzut de legislația achizițiilor publice, oferind precizări necesare pentru eliminarea ambiguităților sesizate de un operator economic interesat de procedura de atribuire.

În ceea ce privește inaplicabilitatea Ordinului nr. 1158/2019, menționat de către entitatea contractantă în cadrul Raportului procedurii nr. 602/2025, contestatorul invocă faptul că acesta ar fi „*abrogat implicit*”, rezultând o evaluare nelegală a ofertei acestuia, însă raționamentul contestatorului este oricum lipsit de interes cât timp oferta sa nu a fost respinsă de comisia de evaluare prin prisma incidenței Ordinului nr. 1158/2019, ci prin prisma celor statuate de entitatea contractantă prin Răspunsul consolidat nr. 50/61215/(R14)1022 din 12.11.2024, Răspunsul la solicitarea de clarificări din 19.03.2024, și documentația de atribuire.

Referitor la neconformitatea ofertei în raport de Lotul nr. 1 și nr. 5 al procedurii, intervenientul învederează următoarele:

Cu titlu prealabil, în situația respingerii criticilor formulate de către contestator în ceea ce privește modalitatea de evaluare a propriei ofertei, fie prin prisma incidenței excepției autorității de lucru judecat, fie prin

raportare la netemeinicia criticilor acestuia, analiza criticilor privitoare la oferta este lipsită de interes.

Pentru prestarea serviciului de transport aferent lotului nr. 5, ... a indicat disponibilitatea și corelativ costurile, cu un număr de 30 de șoferi, iar în ceea ce privește autovehiculele ofertate și necesare pentru prestarea serviciului de transport, entitatea contractantă a impus prin documentația de atribuire ofertare a unui număr de 24 autovehicule active și 6 autovehicule de rezervă, deci un total de 30 de autovehicule.

În mod evident, serviciul de transport se va realiza cu autovehiculele active, în număr de 24, pentru care asigură un disponibil de 30 de șoferi, astfel, în realitate, s-a supradimensionat norma de muncă în vederea asigurării respectării tuturor condițiilor necesare pentru efectuarea transportului public în condiții de eficiență și siguranță.

În concluzie, afirmația potrivit căreia „*norma de muncă*” ar fi subdimensionată este neîntemeiată. Din contră, raportul dintre numărul de autovehicule active (19) și numărul de șoferi propuși (25) dovedește o planificare riguroasă și o capacitate operațională adecvată, ceea ce contribuie la buna desfășurare a contractului și la respectarea standardelor de calitate solicitate de autoritatea contractantă.

De asemenea, afirmația potrivit căreia „numărul mediu de ore pe care un angajat îl efectuează anual, respectiv 1800 ore/an”, este lipsită de orice fundament întrucât printr-un simplu calcul matematic, dacă avem în vedere un program de 8 ore/zi X 5 zile X 4 săptămâni(lună) X 12 luni, cu aproximație, rezultă un minim de ore de muncă de 1920 de ore/an, iar nu de 1800 ore/an cum greșit precizează contestatorul, iar dacă avem în vedere numărul de 48 de ore/săptămână, maximul prevăzut de art. 114 din Codul Muncii, atunci un angajat poate presta un număr de 2300 de ore pe an.

Referitor la critica referitoare la contribuția asigurării de muncă în cuantum de 2,5%, contribuție care se achită de către angajator, aceasta este lipsită de fundament, întrucât nu are niciun corespondent în ceea ce privește oferta

Contribuția asiguratorie pentru muncă, în cuantum de 2,25% din fondul brut de salarii, este o obligație legală a angajatorului, însă aceasta nu este parte integrantă a salariului brut propriu- zis, ci un cost asociat acestuia, suma fiind inclusă la pct. V din Anexa 1 la Formularul 8 „*Alte cheltuieli*”, includerea în această rubrică reflectând natura sa contabilă și economică, respectiv un cost salarial indirect, asimilat altor cheltuieli obligatorii, dar nedeclarate în mod individualizat în formular.

În condițiile în care formularul de fundamentare nu impune rubrici distincte pentru toate componentele fiscale aferente salariului, fiecare ofertant are libertatea de a structura cheltuielile în mod logic și transparent, atât timp cât totalul costurilor este fundamentat și cheltuielile sunt reale, legale și justificate economic. Includerea CAM în

„alte cheltuieli” nu afectează în niciun fel transparența ofertei, deoarece aceasta nu este ascunsă sau omisă, ci integrată într-un capitol distinct de cel aferent salariilor.

În cadrul formularului de fundamentare a ofertei, capitolul dedicat cheltuielilor cu salariile este destinat exclusiv reflectării acelor costuri care constituie drepturi salariale ale angajaților, respectiv: salariul de bază brut (ex. salariul minim pe economie), eventuale sporuri, prime sau alte drepturi suplimentare asimilate salariului, contribuțiile sociale obligatorii reținute de la angajat și plătite în numele acestuia (CAS - 25%, CASS - 10%). Toate aceste sume reprezintă venituri salariale care ajung, direct sau indirect, la salariat, fiind calculate în funcție de venitul brut al acestuia și având un caracter individual și personal.

În schimb, contribuția asiguratorie pentru muncă (CAM - 2,25%) are un caracter diferit, întrucât este datorată exclusiv de angajator, nu de salariat, nu este inclusă în venitul brut al angajatului și nu afectează suma netă încasată de acesta, reprezintă o contribuție legală fiscală generală, destinată fondurilor publice (ex. fondul de garantare pentru plata creanțelor salariale, fondul de risc, șomaj etc.) și nu este un drept al salariatului, ci o obligație fiscală a angajatorului.

Și critica privind sporurile, pe care „din punct de vedere legal” este obligată să o acorde salariaților în accepțiunea contestatorului, este lipsită de fundament întrucât pleacă de la o premisă inexistentă și necorelată cu oferta depusă, aceea că cei 25, respectiv 30 de șoferi indicați pentru lotul nr. 1 și nr. 5 prestează ore suplimentare peste numărul de 48 de ore/săptămână, însă, ... a indicat un număr de șoferi care nu permite acestora să presteze un număr mai mare de 48 de ore pe săptămână pentru a fi incidentă ipoteza contestatorului.

Privitor la managerul de transport și personalul auxiliar, ... a inclus în capitolul „Alte cheltuieli” (punctul V din Formularul de preț) o sumă semnificativă, într-un quantum cuprins între 50.000 lei și 194.000 lei/traseu, care acoperă, fără a se limita, următoarele categorii de costuri: (i) salariile managerului de transport, în conformitate cu obligațiile legale privind organizarea și conducerea activității de transport (OUG nr. 27/2011, Ordinul MT nr. 980/2011 etc.); (ii) salariile personalului auxiliar, respectiv dispeceri, personal TESA, administrativ și contabil, indispensabili pentru buna funcționare a activității și pentru respectarea cerințelor impuse prin caietul de sarcini; (iii) contribuția asiguratorie pentru muncă (CAM - 2,25%), aferentă întregului personal, inclusiv celui auxiliar, întrucât această cheltuială nu este parte a venitului salarial propriu-zis și, în mod justificat, a fost cuprinsă tot la acest capitol.

Relativ la neincluderea costurilor aferente copiilor conforme, și de această dată contestatorul face afirmații nesustținute și neprobate.

În data de 22.05.2025, entitatea contractantă a emis Solicitățile de clarificări nr. 51/28196/(R16)380 și nr. 51/28186/(R16)377, solicitând

....., să justifice prețul ofertat, în răspunsul său acesta detaliind explicit modul de formare a prețului ofertat, cu evidențierea tuturor elementelor de cost, inclusiv a taxelor și autorizațiilor necesare prestării serviciului. Mai precis, în Anexa nr. 2.8, intitulată „*Baza de calcul Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații*” pentru fiecare traseu, este clar menționat costul unitar de 260 lei/autovehicul pentru taxa aferentă copiilor conforme.

Referitor la modificarea ofertei pe calea răspunsului la solicitarea de clarificări, ... a întocmit oferta financiară în raport de clarificarea dată de entitatea contractantă prin Răspunsul consolidat nr. 50/61215/(R14)1022/12.11.2024, prin care s-a clarificat faptul că „*Autovehiculele de rezervă se pot folosi pe orice traseu din cadrul grupei*” - pct. 12.1. În raport de modalitatea în care a fost întocmită documentația de atribuire și prin raportare la Răspunsul consolidat, ... și-a întocmit oferta prin repartizarea costurilor aferente mașinilor de rezervă pe toate traseele. Afirmatia contestatorului este oricum eronată cât timp acesta nu indică cum s-a modificat oferta, de altfel nici nu ar putea susține o astfel de afirmație cât timp oferta, nici în ceea ce privește prețul ofertat, și nici în ceea ce privește tariful mediu lei/km/loc, nu se modifică, acestea rămânând identice cu cele prevăzute inițial pentru toate traseele din cadrul ambelor loturi.

Concluzionând, ... solicită Consiliului să dispună admiterea cererii de intervenție, astfel cum a fost formulată.

Prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. 58723/25.08.2025, ... a transmis documentul redenumit *note scrise* prin care reiterează aspectele precizate anterior în cererea de intervenție.

Prin adresa înregistrată la Consiliu cu nr. 60067/28.08.2025, ... prezintă *NOTE SCRISE* față de apărările autorității contractante și susținerile intervenientului, solicitând Consiliului să dispună respingerea apărărilor formulate din perspectiva caracterului neîntemeiat al acestora, cu consecința admiterii în integralitate a contestației formulate de societatea sa.

Contestatorul solicită respingerea excepției lipsei de interes din perspectiva criticării ofertei depuse de către, dat fiind, pe de-o parte, faptul că a contestat simultan atât soluția de excludere a societății sale, cât și soluția de declarare ca fiind câștigătoare și conformă a ofertei depuse de către intervenient și, pe de altă parte, faptul că deține un interes actual, determinat și legitim, inclusiv în ipoteza anulării procedurii de atribuire.

Referitor la critica ce vizează subdimensionarea normelor de muncă necesare pentru prestarea serviciului de transport public aferent lotului nr. 5, potrivit contestatorului, deși pe calea cererii de intervenție formulate, ... încearcă să justifice modalitate de ofertare apelând la un calcul matematic simplist, dar care contrazice propria sa ofertă, în

realitatea, acesta nu face decât să valideze criticile formulate în cuprinsul contestației.

Astfel, contestatorul solicită Consiliului să constate temeinicia criticilor ce vizează subdimensionarea efectivă a normelor de muncă și totodată, să constate că nici măcar pe calea cererii de intervenție formulate nu s-a dovedit în concret cum anume se va presta serviciul de transport public de persoane pe baza normelor bugetate în cuprinsul propunerii financiare.

În ce privește cuantumul unei norme de muncă, salariul minim pe economie aplicabil la data depunerii ofertelor și CAM, notează contestatorul faptul că, deși pe calea cererii de intervenție, ... susține că a prevăzut costul pentru CAM în capitolul V „*Alte cheltuieli*”, această poziție este contrazisă din nou chiar de către intervenient, în sensul în care prin răspunsul la solicitarea de clarificări nr. 51/28196/(R16)380/22.05.2025 - LOT 05 -, dă explicații pentru cap. V „*alte cheltuieli*” astfel: „Cheltuielile indirecte, administrative și generale a fost luat în calcul un procent de 0,01-20 % reprezentând cheltuieli de regie ale societăților”.

Față de apărările intervenientului referitoare la sporul aferent muncii prestate în zilele nelucrătoare/zilele libere, contestatorul precizează faptul că a făcut referire la sporul pentru repaosul săptămânal de 48 de ore prevăzut de 137 din Codul Muncii, remunerat potrivit art. 139 din Codul Muncii, iar nu la sporul datorat atunci când se lucrează (nelegal) mai mult de 48 de ore pe săptămână.

Referitor la critica ce vizează managerul de transport și personal auxiliar - obligativitatea includerii costurilor aferente managerului de transport și a personalului auxiliar, contestatorul arată că, similar situației analizate cu privire la CAM, intervenientul susține că și costurile cu managerul de transport ar fi fost incluse în capitolul *Alte cheltuieli*, din perspectiva faptului că managerul de transport nu ar fi implicat în mod direct în prestarea activității, precum șoferii și, în realitate costurile cu acesta, ar fi cheltuieli indirecte.

Or, susține contestatorul, dat fiind că din perspectiva dispozițiilor legale, managerul de transport este implicat în mod efectiv în prestarea activității, este evident că nu pot fi incluse în categoria de cheltuieli indirecte costurile aferente remunerării sale. În plus, intervenientul se prevalează extrem de mult de cuantumul capitolului *Alte cheltuieli*, însă aceste bugete conțin și Cheltuielile Financiare, acesta fiind motivul pentru care, la nivel de aparență, sunt valori ridicate în acest capitol, însă cheltuielile de regie reprezintă exact 12% din totalul costurilor.

Referitor la modificarea ofertei pe calea răspunsului la solicitarea de clarificări, deși intervenientul susține că nu s-a indicat cum anume s-a modificat oferta, precizând că, de fapt, nu s-ar fi modificat prețul ofertei ulterior acestei „*îndreptări de eroare materială*”, ceea ce omite a avea în vedere este faptul că oferta este formată atât din propunerea tehnică, cât și din propunerea financiară, iar menținerea unui preț constant nu

eludează dispozițiile legale aferente la modalitatea de întocmire a ofertei, momentul depunerii ofertei și configurația pe care o oferă, privită în ansamblul său, trebuie să o aibă la momentul depunerii.

În cele ce urmează contestatorul aduce o serie de argumente, care în opinia sa, demonstrează conformitatea ofertei depusă de societatea sa pentru lotul nr. 5.

..... a constituit cautiunea corespunzătoare contestației vizând lotul nr. 5, în cuantum de lei prin recipisa de consemnare nr. 211547638/1 din data de 05.08.2025, eliberată de CEC Bank – Sucursala , fiind înregistrată în Registrul de evidență al CNSC sub nr. 2752/07.08.2025.

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

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

Prin raportul procedurii nr. 51/41875/(R16)602/21.07.2025, corespunzător loturilor nr. 1, nr. 4 și nr. 5, s-a reținut modul de desfășurare al procedurii, ofertele respinse și pe cele desemnate câștigătoare pentru fiecare lot în parte.

Împotriva acestui rezultat, ... a formulat contestația de față, solicitând cele menționate în partea introductivă.

Ulterior, prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. 54776/08.08.2025, ... solicită Consiliului să ia act de renunțare la contestația formulată în referire la loturile nr. 1 și nr. 4.

În aceste condiții, având în vedere dispozițiile art. 26 alin. (8) din Legea nr. 101/2016, potrivit căreia „Consiliul poate lua act, oricând în cursul soluționării contestației, de renunțarea la aceasta de către contestator”, Consiliul urmează să ia act de renunțare la contestația formulată de în referire la loturile nr. 1 și nr. 4.

Față de cererea de intervenție formulată de, văzând că aceasta are calitate și capacitate procesuală și a dovedit un interes legitim propriu în pricină prin promovarea cererii, fiind ofertantul declarat câștigător al lotului nr. 1 și 5, astfel cum rezultă din raportul procedurii nr. 51/41875/(R16)602/21.07.2025, în conformitate cu art. 64 Cod procedură civilă, Consiliul o încuviințează, în principiu, ca cerere de intervenție în interesul autorității contractante. Intervenția formulată în cauză este în interesul autorității contractante, respectiv acela de respingere a contestației și menținere ca fiind legale a actelor întocmite de achizitoare, prin care a fost desemnată câștigătoare oferta sa.

Având în vedere renunțarea contestatorului la criticile privind rezultatul evaluării lotului nr. 1, cererea de intervenție vizând acest lot va fi respinsă, ca rămasă de obiect.

Față de excepțiile invocate în cauză de intervenient, Consiliul constată că sunt necesare probe pe fondul cauzei, drept care soluționarea acestor excepții va fi unită cu fondul.

Examinând susținerile părților, probatoriul aflat la dosarul cauzei și dispozițiile legale aplicabile, Consiliul constată că oferta asocierii a fost respinsă din cadrul lotului nr. 5, ca inacceptabilă și neconformă, în esență, deoarece acesta a alocat în cadrul ofertei tehnice autobuzul de rezervă (traseul 067), care are o capacitate de 9 locuri pe scaune pentru pasageri, conform certificatului de clasificare RAR, autobuz care nu poate înlocui niciunul din mijloacele de transport prezentate în ofertă, deoarece autovehiculele active nominalizate au capacități mai mari de 19 locuri...Ofertantul nu a ținut cont de Răspunsul Consolidat nr. 1...în care s-a menționat clar că autovehiculele de rezervă trebuie să aibă capacitatea minimă necesară pentru categoria de autobuz pe care îl înlocuiește, și anume minim 10 sau minim 23 de locuri conform prevederilor legale în vigoare privind organizarea și efectuarea transportului rutier... Ofertantul a prezentat doar 5 mașini de rezervă care îndeplinesc cerințele privind capacitatea minimă solicitată prin documentația de atribuire (Caiet de sarcini și răspuns consolidat conform cu prevederile legale), din cele 6 solicitate pentru acest lot, și NU respectă cerința minimă precizată în caietul de sarcini Cap. 6 Subcap.6.2-Cerințe organizatorice minimale specifice, punctul (2) – număr de autovehicule necesare pentru fiecare lot, respectiv pentru lotul 5:

Număr total de vehicule rezerve:

-6 din care 3 vehicule cu capacitatea ≤ 22 locuri, și 3 vehicule cu capacitatea ≥ 23 locuri, corelată cu răspunsul consolidat nr. 50/61215/(R14)1022/12.11.2024 (punctul XII, subpunctul nr. 2, pag. 8), respectiv: „12.2 Autovehiculele de rezervă trebuie să aibă capacitate minimă necesară pentru categoria de autobuz pe care îl înlocuiește (min. 10 sau min. 23 locuri)”...

În privința criticilor aduse de contestator acestui motiv, intervenientul înțelege să invoce excepția autorității de lucru judecat, în contextul în care același motiv de respingere a fost reținut și în privința ofertei depuse în cadrul lotului nr. 3, și care a format deja obiectul analizei CNSC prin decizia nr. 1807/C2/1879/27.06.2025, menținută de instanța de control judecătoresc, Curtea de Apel Bacău, prin decizia nr. 510/05.08.2025, definitivă.

Față de această excepție, contestatorul susține că se impun punctate o serie de aspecte distinctive care trebuie analizate din perspectiva respectării tratamentului egal și al principiului proporționalității.

În soluționare, Consiliul reține că în cauza dedusă judecății nu operează excepția autorității de lucru judecat, întrucât nu sunt îndeplinite toate condițiile art. 431 alin. (1) C.proc civ., însă cele deja

stabilite, cu titlu definitiv, prin decizia anterioară emisă în procedură, nu pot fi infirmate.

Astfel, deși în cauză nu operează autoritatea de lucru judecat, este pe deplin aplicabil efectul puterii de lucru judecat, statuat la art. 431 alin. (2) C. proc. civ. - Oricare dintre părți poate opune lucrul anterior judecat într-un alt litigiu, dacă are legătură cu soluționarea acestuia din urmă.

Condiția de aplicare a autorității de lucru judecat presupune identitatea de acțiuni (părți, obiect și cauză juridică), ce oprește repetarea judecății, iar puterea, prezumția de lucru judecat, impune consecvența în judecată.

În acest sens, Înalta Curte de Casație și Justiție a reținut, în Decizia civilă nr. 1777/2015, următoarele:

Autoritatea de lucru judecat cunoaște două manifestări procesuale, aceea de excepție procesuală, conform art. 1202 C.civ. și aceea de prezumție, mijloc de probă de natură să demonstreze un anumit fapt în legătură cu raporturile juridice dintre părți, art. 1200 C.civ.

Dacă în manifestarea sa de excepție procesuală (care corespunde unui efect negativ, extinctiv de natură să oprească o nouă judecată), autoritatea de lucru judecat presupune tripla identitate de elemente prevăzută de art. 1201 C.civ. (obiect, părți, cauză), nu tot astfel se întâmplă atunci când acest efect important al hotărârii se manifestă pozitiv, demonstrând modalitatea în care au fost dezlegate anterior anumite aspecte litigioase în raporturile dintre părți, fără posibilitatea de a se statua diferit.

Altfel spus, efectul pozitiv al lucrului judecat se impune într-un al doilea proces care are legătură cu chestiunea litigioasă dezlegată anterior, fără posibilitatea de a mai fi contrazis.

Între excepția autorității de lucru judecat și puterea de lucru judecat, există o distincție clară. Astfel, condiția de aplicare a autorității de lucru judecat presupune identitatea de elemente (părți, obiect și cauză juridică) ce oprește repetarea judecății, iar puterea, prezumția de lucru judecat, impune consecvența în judecată, astfel că ceea ce s-a constatat și statuat printr-o hotărâre nu trebuie să fie contrazis printr-o altă hotărâre.

Așadar, în prezenta cauză, se impune efectul pozitiv al lucrului judecat ce decurge din decizia anterior pronunțată, fără posibilitatea ca cele deja tranșate să mai poată fi contrazise, rațiunea fiind aceea de asigurare a stabilității juridice, prin evitarea contrazicerilor între considerentele hotărârilor pronunțate.

În relația dintre părți această prezumție are caracter absolut, ceea ce presupune că nu doar autoritatea contractantă, dar și CNSC este ținut în soluționarea speței de față de ceea ce a decis în litigiul anterior.

În decizia de mai sus, a mai reținut Înalta Curte de Casație și Justiție, Secția a II-a civilă, că, în mod corect, instanța de apel a precizat că nu respinge acțiunea în baza autorității de lucru judecat, ci are obligația de a judeca în fond, însă soluția trebuie să țină seama de dezlegarea deja dată asupra problemei de drept dedusă judecății, dând

eficiență prezumției de lucru judecat, că a mai fost odată dezlegată chestiunea litigioasă.

Prin decizia nr. 1807/C2/1879/27.06.2025, Consiliul a avut de analizat, în fapt, motivul de respingere a ofertei depusă în asociere de din cadrul lotului nr. 3, bazat pe aceleași considerente ca în prezent, respectiv nerespectarea, de către vehiculele propuse ca rezerve, a cerinței, astfel cum a fost aceasta modificată prin răspunsul la clarificări de achiziitoare, potrivit căruia autovehiculele de rezervă trebuie să aibă capacitate minimă necesară pentru categoria de autobuz pe care îl înlocuiește (min. 10 sau min. 23 locuri).

În considerentele acestei decizii, s-a consemnat:

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

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

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

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

În mod constant, practica instanțelor europene a statuat că, în cazul în care în cadrul unei proceduri autoritatea contractantă definește condițiile pe care intenționează să le impună ofertanților, aceasta limitează exercitarea propriei puteri de apreciere și nu poate de altfel să se abată, față de vreun ofertant, de la condițiile pe care le-a definit astfel fără să încalce principiul egalității de tratament între ofertanți (Ordonanța președintelui Tribunalului Uniunii Europene din 4 decembrie 2014, Vanbreda Risk & Benefits/Comisia, T-199/14 R, EU:T:2014:1024, punctul 96, și Hotărârea Tribunalului Uniunii Europene din 20 martie 2013, Nexans France/Entreprise commune Fusion for Energy, T-415/10, EU:T:2013:141, punctul 80).

Efectuând propriile verificări, Consiliul achiesează concluziei comisiei de evaluare, sens în care reține că, potrivit informațiilor din certificatul de clasificare nr. NTAP 05660, eliberat de RAR Neamț, regăsit în oferta contestatorului, aferent numărului de înmatriculare, unul dintre autovehiculele reținute ca fiind neconforme cerințelor stabilite, la rubrica *nr. de locuri pt. pasageri* din cadrul secțiunii *caracteristici tehnice ale autobuzului*,

se specifică cifra 9, aşadar, mai mică decât minimul solicitat, situație care atrage neconformitatea ofertei.

Aceeaşi este situaţia şi în cazul autobuzelor înmatriculate cu numărul, la care entitatea contractantă face trimitere în justificarea motivului de respingere a ofertei.

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

Această regulă se regăseşte şi la *cap. 2.4.5 Aplicarea criteriului de atribuire şi stabilirea clasamentului ofertanţilor* din Anexa nr. 5 la *Ordinul Preşedintelui ANAP nr. 1170/2021 privind aprobarea formularelor standard ale proceselor-verbale intermediare de evaluare aferente procedurilor de atribuire a contractelor/acordurilor-cadru de achiziţie publică, a contractelor/acordurilor-cadru sectoriale şi a contractelor de concesiune de lucrări şi concesiune de servicii*, reprezentând formularul standard al *raportului procedurii* care se foloseşte de către autorităţile/entităţile contractante în cadrul procedurilor de atribuire a contractelor/acordurilor-cadru de achiziţie publică/sectorială, a contractelor/acordurilor-cadru sectoriale şi a contractelor de concesiune de lucrări şi concesiune de servicii.

Cu toate acestea, menţiunile din cadrul fişei de date a achiziţiei referitoare la aplicarea factorilor de evaluare clarifică modalitatea de demonstrare a capacităţii de transport a autovehiculelor impusă ofertanţilor, sens în care sunt reţinute cele specificate în cadrul algoritmului de calcul al factorului de evaluare *Capacitatea de transport (PCT)*, respectiv *Modalitatea de demonstrare: Prezentare copie lizibilă după **certificatul de clasificare** – certificat eliberat de comisia de clasificare.*

Aşadar, lămurirea documentului care poartă importanţă în demonstrarea *capacităţii de transport*, inclusiv a autobuzelor de rezervă, este dată de menţiunile fişei de date anticipate, conform cărora informaţiile din certificatul de clasificare vor fi luate în considerare pentru verificarea acestei caracteristici tehnice.

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

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

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

Totodată, se reţine că, menţiunile privind capacitatea de transport a autobuzelor propuse nu se regăsesc printre cerinţele de calificare stabilite prin anunţul de participare, cerinţe care cuprind motive de excludere a ofertantului şi capacitatea acestuia, conform definiţiilor regăsite în Legea nr. 99/2016, art. 176 şi următoarele, drept care alegaţiile contestatorului sunt neîntemeiate şi din această perspectivă.

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

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

În referire la acest document, Consiliul constată că, în descrierea situației asupra căreia sunt cerute clarificări, comisia de evaluare a făcut referire inclusiv la răspunsul din data de 12.11.2024, privind capacitatea minimă necesară, subliniind faptul că *numărul de locuri de pe scaune luat în considerare este doar cel specificat în Certificatul de Clasificare emis de RAR.*

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

În cazul dedus judecății, s-a reținut ca motiv de neconformitate a ofertei, alocarea autobuzului de rezervă (traseul 067), care are o capacitate de 9 locuri, conform certificatului de clasificare RAR, așadar, mai mică decât minimul solicitat, situație care atrage neconformitatea ofertei.

Fără a mai relua motivele de fapt și de drept expuse prin decizia citată mai sus, care se aplică, *mutatis mutandis*, și în situația de față, Consiliul reține legalitatea deciziei de respingere a ofertei contestatorului depusă în cadrul lotului nr. 5.

În opinia Consiliului, este lipsit de relevanță faptul că în discuție este *doar un singur loc dintr-un singur mijloc de transport rezervă*, sancțiunea neconformității ofertei operând ori de câte ori se constată că cerințele minime de participare nu sunt respectate, în acord cu dispozițiile art. 143 alin. (3) lit. a) din HG nr. 394/2016.

De altfel, însuși contestatorul admite că autobuzul la care se face referire are o capacitate de 9 locuri, fără locul șoferului, dar apreciază că, distinct față de speța analizată anterior, trebuie efectuată o analiză și din perspectiva principiilor tratamentului egal și proporționalității.

Principiul tratamentului egal, care presupune ca situații identice să nu fie tratate diferit, iar situații diferite să nu fie tratate identic, nu este operabil în cauză, situația ofertei contestatorului nefiind identificată la un alt competitor care să fi fost acceptat de autoritatea contractantă.

Aspectul sesizat în cazul ofertei intervenientului nu este nici măcar similar, solicitarea de clarificări la care contestatorul face trimitere vizând retransmiterea formularului de ofertă cu repartizarea pe traseele

solicitate a autovehiculelor *prezentate în ofertă*, în vederea acordării punctajului, iar nu a stabilirii conformității respectivei oferte.

Oricum, o analiză detaliată a acestei situații va fi efectuată de Consiliul cu ocazia soluționării criticilor privind oferta desemnată câștigătoare.

Aceeași concluzie se impune și din perspectiva principiului proporționalității, câtă vreme acesta nu poate fi aplicat în detrimentul celorlalte principii, cum ar fi tratamentul egal și transparența.

Contestatorul susține că oferta sa respectă cerințele autorității contractante, deși, din argumentele expuse, rezultă că această pretinsă respectare este rezultatul unor interpretări proprii și ipoteze care nu își găsesc corespondent în conținutul documentației de atribuire și al ofertei, aferente lotului nr. 5, contestat.

Reamintește Consiliul faptul că, relevanță în stabilirea conformității ofertei prezintă cerințele de participare devenite obligatorii pentru toate părțile implicate în procesul de atribuire, cerințe care au impus ca autovehiculele de rezervă să aibă o capacitate minimă de 10 locuri, și pe care oferta contestatorului depusă în cadrul lotului nr. 5 nu le-a îndeplinit, din considerentele expuse mai sus.

În continuare, Consiliul constată că soluția de menținere a deciziei comisiei de evaluare de respingere a ofertei contestatorului nu înlătură interesul acestuia în a critica oferta desemnată câștigătoare.

Astfel, se reține că, în cauzele în care a fost analizată situația interesului (cu titlu de exemplu C-100/12 Fastweb, C-131/16 Archus și Gama), CJUE a statuat că se recunoaște un interes al unui ofertant respins în criticarea ofertelor contracandidaților săi cu scopul de a înlătura toate ofertele admisibile din procedură și, astfel, a se ajunge la anularea procedurii de atribuire. O asemenea ipoteză se confirmă și în speța de față, deoarece oferta desemnată câștigătoare este singura ofertă admisibilă, ceea ce face ca, la acest moment, ipoteza justificării interesului prin prisma anulării procedurii să fie posibilă.

Trecând la soluționarea criticilor vizând oferta depusă de asocierea, se observă că petentul susține că această ofertă este neconformă, motivat de faptul că:

- asocierea ar fi procedat la subdimensionarea normelor de muncă necesare pentru prestarea serviciului de transport public aferent lotului nr. 5;

- ar fi luat în considerare o normă de muncă mai mică decât cea necesară, nu ar fi luat în considerare contribuția CAM și nici sporul aferent muncii prestate în zilele nelucrătoare/zilele libere;

- nu ar fi luat în considerare costurile aferente cu managerul de transport și personalul auxiliar;

- nu ar fi prevăzut cheltuielile aferente obținerii copiilor conforme ale autovehiculelor;

- i s-ar fi permis modificarea ofertei pe calea răspunsului la solicitarea de clarificări.

Relativ la acest din ultim motiv, contestatorul face referire la situația clarificărilor vizând repartizarea autovehiculelor de rezervă pe anumite trasee, iar nu o neconformitate a ofertei.

După cum și autoritatea evidențiază în solicitarea de clarificări nr. 51/18845/(R16)245/07.04.2025, printr-un răspuns la clarificări anterior depunerii ofertelor, a fost confirmat faptul că operatorii economici pot folosi autovehiculele de rezervă pe orice traseu din cadrul grupei, astfel că nominalizarea, fără o alocare a autovehiculelor de rezervă pe un anumit traseu, nu poate conduce la respingerea ofertei.

De asemenea, din aceeași solicitarea de clarificări se desprinde concluzia că nevoia alocării celor 6 rezerve pe traseele aferente lotului prezintă importanță doar din perspectiva acordării punctajului, drept care, în lipsa clarificării în discuție, oferta asocierii putea fi, cel mult, depunctată, iară nu respinsă din procedură.

Astfel stând lucrurile, cum nu se poate reține o nesocotire a regulilor de participare, sancționată cu respingerea ofertei, iar, din punct de vedere al factorilor de evaluare, punctajul obținut de oferta asocierii nu prezintă relevanță, fiind singura rămasă în procedură, critica analizată va fi respinsă.

Aceeași concluzie se impune și în cazul solicitării de refacere a conținutului fișei de fundamentare a tarifului unei călătorii, solicitare întemeiată pe aceleași considerente legate de repartizarea autovehiculelor de rezervă pe un anumit traseu. După cum rezultă din răspunsul la clarificări analizat, cheltuielile cu mașinile de rezervă nu fuseseră omise de ofertant, ci alocate altfel în fundamentarea tarifului propus.

Altfel spus, prin eliminarea etapei de clarificări în discuție, oferta asocierii nu ar putea fi înlăturată din procedură, neputându-i-se reține vreo nerespectare a condițiilor de participare, ci, cel mult, ar fi îndreptățită la un alt punctaj decât cel primit la factorii de evaluare impactați de răspunsul la clarificări – *capacitatea de transport, vechimea medie a parcului de autobuze, tariful mediu pe kilometru/loc*, punctaj care este lipsit de relevanță în stabilirea câștigătorului, câtă vreme acesta este singurul rămas în procedură.

Reamintește Consiliul regula potrivit căreia Comisia de evaluare are obligația de a stabili oferta câștigătoare dintre ofertele admisibile (art. 143 alin. 4 și 5 din HG nr. 395/2016), regulă care se regăsește și la cap. 2.4.5 Aplicarea criteriului de atribuire și stabilirea clasamentului ofertanților din Anexa nr. 5 la Ordinul Președintelui ANAP nr. 1170/2021 reprezentând formularul standard al raportului procedurii, precum și faptul că de interes pentru contestator este eliminarea din procedură a asocierii, iar nu recalcularea punctajului obținut de aceasta în procedură.

Relativ la situația justificării prețului propus, Consiliul constată că valoarea ofertei financiare a asocierii reprezintă 48,77% din valoarea estimată, astfel că, în mod corect, comisia de evaluare a solicitat justificarea acestuia prin transmiterea de informații și dovezi concludente, în acord cu prevederile art. 222 alin. (2) din Legea nr. 99/2016.

Asocierea a răspuns, transmițând fundamentarea tarifelor sale, respectând structura formularului impus prin documentație, prezentând, însă, explicații pe care contestatorul le apreciază neconcludente, din punct de vedere al normelor de muncă necesare prestării serviciilor, al cheltuielilor salariale, precum și al cheltuielilor cu managerul de transport, personal auxiliar și a altor tipuri de cheltuieli aferente obținerii copiilor conforme ale autovehiculelor.

Față de pretențiile contestatorului, autoritatea contractantă prezintă apărări generale, fără vreo particularizare asupra aspectelor concrete evidențiate prin contestație.

De altfel, observă Consiliul că și actele evaluării prezintă același caracter general al explicațiilor comisiei de evaluare care însoțesc concluzia de admisibilitate a ofertei în discuție.

În soluționare, se reține că niciunde în actele întocmite, nu rezultă o analiză din perspectiva caracterului suficient al normelor de muncă propuse de asocierea, al respectării tuturor categoriilor de costuri cu resursa umană, prevăzută de Codul muncii și de Codul fiscal, cum sunt cele evidențiate de contestator, respectiv contribuția CAM și sporurile pentru munca prestată în zilele nelucrătoare/zilele libere, în condițiile în care sunt trasee care trebuie operate și în zilele de week-end sau în cele declarate libere prin dispozițiile legii, precum și în referire la respectarea categoriilor de cheltuieli directe și indirecte.

Explicațiile intervenientului din cuprinsul cererii sale, nu sunt unele lămuritoare, mai cu seamă că, după cum susține acesta, a inclus contribuția CAM în capitolul *Alte cheltuieli*, deși, potrivit mențiunilor regăsite în cuprinsul formularelor transmise autorității, - cu titlu de exemplu este avută în vedere fundamentarea tarifului pentru traseul 56 din lotul 05 - rezultă *cheltuielile cu salariile personalului* în valoare de 44400 lei, din care *salarii* 43401 lei și *contribuții sociale obligatorii* 999 lei, iar potrivit *Anexei nr. 3 - baza de calcul cheltuieli cu salariile personalului* aferent aceluiași traseu, rezultă că Pentru fundamentarea cheltuielilor cu salariile personalului s-au luat în considerare numărul de șoferi alocați în oferta depusă pentru efectuarea traseelor, numărul de ore lucrate prin raportare la activitatea de transport conform graficelor de circulație și cheltuielilor curente ale societății cu salariile personalului și contribuțiilor sociale obligatorii (CAM 2,25%). Referitor la contribuții sociale obligatorii pentru angajator, au fost calculate în procent de 2,25% și nu contribuțiile sociale ale angajatului. mențiuni regăsite și la pag. 8 a răspunsului său nr. 1562 din 27.05.2025.

Autoritatea nu poate admite și, implicit, desemna câștigătoare o ofertă fără a verifica în prealabil, cu atenție sporită, dacă sunt respectate atât cerințele documentației de atribuire, cât și ale legislației muncii sau fiscale aplicabile, mai cu seamă că legiuitorul sancționează cu respingerea din procedură a unei oferte a cărei propunerii financiare constituie o abatere de la legislația incidentă, alta decât cea în domeniul achizițiilor sectoriale [art. 143 alin. (3) lit. d) din HG nr. 394/2016].

Manopera salarială a personalului prestator trebuie să acopere salariul minim brut pe economie, contribuțiile, cheltuielile directe și indirecte, și nu poate fi indiferent autorității contractante. În plus, din perspectiva tratamentului egal între competitori, elementele de cost obligatorii sunt esențiale și pentru aceștia, întrucât ofertarea unor elemente sub nivelul minim stabilit de lege conduce la distorsionarea liberei concurenței și alterarea rezultatului.

Cum a arătat Consiliul în mod constant în practica sa, prețul propus nu este un element pur formal al ofertei, prezumat a fi valabil și admis indiferent de quantumul său, ci reprezintă un element esențial al propunerii financiare a cărei realitate și legalitate trebuie să fie verificată de comisia de evaluare.

Orice decizie a autorității privind admiterea sau respingerea unei oferte trebuie fundamentată pe o evaluare temeinică a ofertelor, sub toate aspectele acesteia, și pe probe concludente, materializată într-un act de evaluare. În lipsa unor verificări detaliate, activitatea de evaluare a ofertelor devine una conjuncturală, subiectivă și arbitrară, comisia de evaluare putând să declare admisibilitatea unei oferte, chiar dacă ea nu este pe deplin justificată.

În Anexa 1.e_Clarificări Fin_L5_analizaraspuns_PV23, comisia de evaluare a făcut referire la informațiile regăsite în explicațiile primite din partea ofertantului, concluzionând Comisia de evaluare consideră că informațiile transmise sunt complexe, prezentate detaliat pentru fiecare traseu în parte și sunt însoțite de dovezi concrete privind elementele prevăzute la art. 222 alin. (2) prin care se justifică în mod corespunzător prețul ofertat pentru prestarea serviciilor aferente contractului de achiziție publică, indicând nivelul real al diferitelor cheltuieli curente ale operatorului de transport privind desfășurarea serviciului public de transport. Prețul minim ofertat acoperă în totalitate cheltuielile necesare efectuării serviciului de transport, calculate în conformitate cu prețurile actuale.

Niciunde, însă, nu apare o analiză efectivă a corectitudinii explicațiilor primite, dacă acestea sunt unele concordante dispozițiilor legale, deși, după cum rezultă din criticile contestatorului, există suspiciuni și neclarități privind anumite informații furnizate de ofertantul interelat.

Simplele afirmații cum că justificările primite sunt unele concludente nu sunt suficiente și nici nu pot convinge Consiliul asupra faptului că achizițarea a înțeles că operațiunea de verificare (evaluare) a ofertelor nu este una abstractă.

Derularea superficială a activității de evaluare a răspunsului la clarificări se suprapune cu punctul de vedere succint al autorității contractante, astfel că, în esență Consiliul a fost împiedicat să realizeze o verificare punctuală a criticilor contestatorului cu privire la sustenabilitatea prețului propus, care reprezintă 48,71% din valoarea estimată, atâta vreme cât însăși achizițtoarea nu a realizat o evaluare efectivă care să se regăsească în documentele emise în procedură și din care să se poată desprinde concluzii cu privire la cele invocate de petentă.

Potrivit unei jurisprudențe constante a instanței de la Luxemburg, obligația de motivare depinde de natura actului în cauză și de contextul în care acesta a fost adoptat. Motivarea trebuie să evedențieze în mod clar și neechivoc raționamentul instituției, astfel încât, pe de o parte, să permită persoanelor interesate să cunoască justificările măsurii adoptate pentru a putea să își apere drepturile și să verifice dacă decizia este sau nu temeinică și, pe de altă parte, să permită instanței să exercite controlul de legalitate (Hotărârea Curții din 14 februarie 1990, Delacre și alții/Comisia, C-350/88, Rec., p. I-395, punctele 15 și 16, și hotărârea Tribunalului din 9 aprilie 2003, Forum des migrants/Comisia, T-217/01, Rec., p. II-1563, punctul 68).

Obligația de motivare constituie o normă fundamentală de procedură, care trebuie distinsă de problema temeiniciei motivării, aceasta din urmă fiind o componentă a legalității pe fond a actului în litigiu (Hotărârea Curții din 22 martie 2001, Franța/Comisia, C-17/99, Rec., p. I-2481, punctul 35, și Hotărârea Tribunalului din 12 noiembrie 2008, Evropaiki Dynamiki/Comisia, T-406/06, punctul 47).

De asemenea, s-a mai reținut că motivarea unui act cauzator de prejudicii trebuie să permită instanței să exercite controlul legalității și să ofere persoanei interesate informațiile necesare pentru a aprecia dacă actul este întemeiat. Prin urmare, o lipsă sau o insuficiență a motivării, care împiedică acest control judecătoresc, constituie motive de ordine publică ce pot, și chiar trebuie, să fie invocate din oficiu de instanță (Hotărârea Curții din 20 februarie 1997, Comisia/Daffix, C-166/95 P, Rec., p. I-983, punctele 23 și 24, și Hotărârea Tribunalului din 10 septembrie 2008, Evropaiki Dynamiki/Curtea de Justiție, T-272/06, punctele 27 și 28 și jurisprudența acolo citată).

În lipsa acestor justificări, actul decizional este lipsit de transparență, astfel că, fără să poată ști care sunt în concret raționamentele comisiei de evaluare în luarea deciziei atacate, pentru a verifica în cunoștință de cauză legalitatea ei, Consiliul nu poate valida concluzia la care s-a ajuns în cuprinsul raportului procedurii.

Consiliul nu poate face în locul comisiei de evaluare analiza pe care aceasta din urmă este obligată să o înfăptuiască, nu se poate substitui atribuțiilor comisiei, precizate la art. 127 și următoarele din HG nr. 395/2016, rolul său de organism administrativ-jurisdicțional fiind acela

de examinare din punct de vedere al legalității și temeiniciei actul atacat, așa cum impune art. 26 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, și nu de analizare a ofertelor, inclusiv sub aspectul justificării prețului ofertat, în condițiile în care nu există o analiză și o evaluare corespunzătoare a comisiei care să poată fi certificată de către organismul administrativ-jurisdicțional.

Astfel, Consiliul apreciază asupra încălcării de către autoritatea contractantă a principiului transparenței, procesul evaluării ofertelor trebuind să beneficieze de caracterul transparenței pentru a fi ușor de verificat.

Pe cale de consecință, se impune reluarea procesului de evaluare a răspunsurilor la clarificări privind sustenabilitatea prețului ofertat de asocierea în urma căruia comisia de evaluare să stabilească, motivat, în acord cu dispozițiile legale, caracterul ne/conform al acesteia.

Pentru considerentele enunțate, în temeiul art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va admite contestația formulată de, în contradictoriu cu, în calitate de autoritate contractantă, în partea care privește evaluarea ofertei asocierii, va anula raportul procedurii nr. 51/41875/(R16)602/21.07.2025 în partea care privește evaluarea ofertei acestei asocieri depusă în cadrul lotului nr. 5, precum și actele subsecvente, și va obliga autoritatea contractantă la reevaluarea acestei oferte cu respectarea dispozițiilor legale și a celor evocate în motivare, precum și la emiterea unui nou rezultat al procedurii, în termen de 15 de zile de la primirea deciziei.

În temeiul art. 26 alin. (6) din același act normativ, Consiliul va respinge, ca nefondate, solicitările privind evaluarea propriei oferte depuse în cadrul lotului nr. 5.

În ceea ce privește cererea contestatorului de acordare a cheltuielilor de judecată reprezentate de onorariul avocațial, supusă dispozițiilor art. 26 alin. (9) din Legea nr. 101/2016 care dispun: Consiliul poate obliga, la cerere, partea în culpă, la plata cheltuielilor efectuate pentru soluționarea contestației., se reține că, la dosarul cauzei au fost depuse factura fiscală nr. HED351/28.08.2025, în sumă de 15.328,28 lei, alături de confirmarea plății.

Fundamentul suportării cheltuielilor de judecată rămâne culpa procesuală, autoritatea contractantă aflându-se în culpă procesuală față de autoarea contestației.

Potrivit prevederilor art. 68 din același act normativ, coroborate cu art. 453 alin. (2) din Codul de procedură civilă Când cererea a fost admisă numai în parte, judecătorii vor stabili măsura în care fiecare dintre părți poate fi obligată la plata cheltuielilor de judecată... Astfel, rezultă că, în cazul în care pretențiile părții au fost admise doar în parte, aceasta este îndreptățit la plata cheltuielilor de judecată doar proporțional cu pretențiile care i-au fost

admise, nefiind îndreptăţit la plata integrală a cheltuielilor de judecată ocazionate cu litigiul dedus judecării.

Pe cale de consecinţă, având în vedere prevederile art. 26 alin. (9) şi art. 68 din Legea nr. 101/2016, coroborat cu art. 453 alin. (2) din Codul de procedură civilă, Consiliul stabileşte că se impune reducerea cuantumului cheltuielilor de judecată la suma de 4.000 lei, proporţional cu solicitările admise din contestaţie, sumă pe care autoritatea contractantă va fi obligată o plătească contestatorului.

Faţă de soluţia prefigurată, în temeiul dispoziţiilor art. 17 alin (3) si art. 68 din Legea nr. 101/2016, coroborate cu dispoziţiile art. 61 şi următoarele din Codul de procedură civilă, Consiliul va admite cererea de intervenţie formulată de, în partea care priveşte evaluarea ofertei contestatorului, depusă în cadrul lotului nr. 5, şi o respinge, ca nefondată, în partea care priveşte evaluarea propriei oferte depusă în cadrul aceluiaşi lot, respectiv, ca rămasă fără obiect, în partea care priveşte rezultatul aferent lotului nr. 1.

Faţă de această soluţie, în temeiul art. 26 alin. (9) din Legea nr. 101/2016, va admite, în parte, cererea intervenientului de acordare a cheltuielilor de judecată, dovedite prin factura fiscală seria TLAW/01717/08.08.2025 şi dovada efectuării plăţii, din aceeaşi dată, în cuantum de 12.278,11 lei.

Fundamentul suportării cheltuielilor de judecată rămâne culpa procesuală şi despăgubirea integrală a părţii câştigătoare, iar intervenientul accesoriu este parte câştigătoare atunci când contestaţia este respinsă, contestatoarea aflându-se în culpă procesuală nu doar faţă de autoritatea contractantă, ci şi faţă de intervenient.

În sensul celor arătate este şi Decizia Curţii constituţionale nr. 463 din 28 iunie 2016:

24. [...] Curtea reţine că art. 453 alin. (1) din Codul de procedură civilă determină debitorul obligaţiei de plată a cheltuielilor de judecată (partea care pierde procesul) şi creditorul obligaţiei având ca obiect cheltuielile de judecată (partea care câştigă), înlocuind formularea codului anterior din 1865 de "parte căzută în pretenţii". **Această diferenţă terminologică nu schimbă însă cu nimic fundamentul suportării cheltuielilor de judecată, care rămâne culpa procesuală şi despăgubirea integrală a părţii câştigătoare.** Buna-credinţă a părţii care a pierdut procesul nu justifică exonerarea ei de plata cheltuielilor de judecată. Din acest punct de vedere, între partea care a obţinut câştig de cauză, dreptul ei fiind recunoscut prin hotărâre, şi partea care acceptă judecata şi pierde procesul, riscul acestei situaţii trebuie să fie suportat de această din urmă parte care, prin comportamentul său, chiar dacă nu a fost de rea-credinţă, a obligat pe partea potrivnică câştigătoare să angajeze cheltuielile din proces. Aşa fiind, **textul criticat induce o culpă procesuală în sarcina celui care, prin atitudinea sa, a determinat cheltuielile de judecată făcute de partea adversă în timpul şi cu ocazia desfăşurării procesului.**

Întrucât cererea de intervenţie a fost admisă pe fond, aceasta are valoare de câştigare a procesului de către intervenient şi prin urmare, se impune a beneficia de rambursarea cheltuielilor mai cu seamă că există

un precedent multiplu al Înaltei Curți de Casație și Justiție în sensul acordării cheltuielilor către intervenienții accesorii (Decizia nr. 4240 din 6 decembrie 2018, Decizia nr. 1872 din 23 octombrie 2019, Decizia nr. 3878 din 24 iulie 2020, Decizia nr. 985 din 11 mai 2021, Decizia nr. 76 din 15 noiembrie 2021).

Având în vedere prevederile art. 26 alin. (9) și art. 68 din Legea nr. 101/2016, coroborat cu art. 453 alin. (2) din Codul de procedură civilă, Consiliul stabilește că se impune reducerea cuantumului cheltuielilor de judecată la suma de 4.000 lei, proporțional cu solicitările admise, sumă pe care contestatorul va fi obligat o plătească intervenientului.

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

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

Ia act de renunțarea la contestația formulată de în referire la loturile nr. 1 și nr. 4.

Respinge excepțiile invocate de intervenient.

Admite contestația formulată de, în contradictoriu cu, în calitate de autoritate contractantă, în partea care privește evaluarea ofertei asocierii Anulează raportul procedurii nr. 51/41875/(R16)602/21.07.2025 în partea care privește evaluarea ofertei acestei asocieri depusă în cadrul lotului nr. 5, precum și actele subsecvente. Obligă autoritatea contractantă la reevaluarea ofertei indicate cu respectarea dispozițiilor legale și a celor evocate în motivare, precum și la emiterea unui nou rezultat al procedurii, în termen de 15 de zile de la primirea deciziei.

Respinge, ca nefondate, solicitările privind evaluarea propriei oferte depuse în cadrul lotului nr. 5.

Obligă autoritatea contractantă la plata către contestator a sumei de 4.000 lei, reprezentând onorariu avocațial parțial, pentru considerentele expuse în motivarea deciziei.

Admite cererea de intervenție formulată de, în partea care privește evaluarea ofertei contestatorului, depusă în cadrul lotului nr. 5, și o va respinge, în rest.

Obligă contestatorul la plata către intervenient a sumei de 4.000 lei, reprezentând onorariu avocațial parțial, pentru considerentele expuse în motivarea deciziei.

Obligatorie.

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