

În conformitate cu prevederile art. 14 alin. (2) și ale art. 27 alin. (1) 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. 1017/ C7 / 639

Data: 18.04.2024

Prin contestația fără număr de înregistrare la emitent din 01.03.2024, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 13202/04.03.2024, formulată de către (...) SA, cu sediul în (...), înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ..., având CUI ..., reprezentată legal prin ... și convențional prin (...), cu sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură în (...), împotriva prevederilor documentației de atribuire emisă de către (...), cu sediul în (...), în calitate de entitate contractantă, în cadrul procedurii de licitație deschisă, organizată în vederea încheierii acordului - cadru, având ca obiect „(...)”, cod CPV 60130000-8 (...) (Rev. 2), s-a solicitat în conformitate cu prevederile art. 26 alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, obligarea entității contractante la eliminarea prevederilor nelegale ale documentației de atribuire și la modificarea documentației de atribuire în conformitate cu prevederile legale în vigoare, respectiv:

a) eliminarea prevederilor nelegale din documentația de atribuire a procedurii de atribuire;

b) modificarea documentației de atribuire în conformitate cu prevederile legale în vigoare, și pe cale de consecință, inclusiv modificarea Contractului de servicii, cât privește:

b.1. inserarea cerințelor obligatorii în cadrul caietului de sarcini, cap. 4 Cerințe organizatorice, subcapitolul 4.1 - cerințe generale, alin. 4.1.1, după lit. d) se va introduce litera d`) cu privire la protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap în sensul facilitării accesului acestor persoane în mijloacele de transport în comun;

b.2. Majorarea perioadei de mobilizare prin modificarea prevederilor de la cap. 5 - Modalitatea de implementare a contractului, a subcapitolului 5.3.1 - condiții referitoare la mobilizare, alin. 5.3.1;

b.3. eliminarea mențiunii „nejustificată” din cadrul cap. 8 - Condiții referitoare la confirmarea curselor efectuate, la recepția serviciului și

efectuarea plăților, subcapitolul 8.6 Recepția serviciilor, alin. 8.6.3, lit. ii) din Caietul de sarcini;

b.4 Corelarea anexelor 1 și 2 la caietul de sarcini, în sensul:

- regularizării timpilor de deplasare pe traseu corelați, inclusiv cu intensitatea traficului la anumite ore sau intervale orare.

- regularizarea orelor de pornire de la capetele de traseu corelate cu cerințele din caietul de sarcini în ceea ce privește prezentarea autovehiculului cu 15 minute înainte de plecarea în cursa autobuzelor autocarelor.

- arondarea autobuzelor/autocarelor pe trasee, astfel încât acestea să nu fie nevoite să efectueze curse în gol și să respecte graficele de circulație cu orarul din anexe.

c) completarea documentației de atribuire și a caietului de sarcini cu obligațiile legale în ceea ce privește transportul public, care deși sunt impuse prin actele normative incidente, în mod nelegal nu au fost cuprinse în cadrul documentației de atribuire, cat privește lit. b.1.- b.4, de la capătul de cerere b);

d) crearea simetriei între prevederile caietului de sarcini al licitației și contractul de servicii, cat privește lit. b.1.- b.4, de la capătul de cerere b);

e) completarea contractului de servicii cu prevederile caietului de sarcini, a documentației și a prevederilor legale, cât privește lit. b.1.-b.4, de la capătul de cerere b);

f) obligarea entității contractante la continuarea procedurii de atribuire cu respectarea dispozițiilor legale în materia achizițiilor publice prin modificarea cerințelor disproporționate documentației de atribuire menționate la pct. b1- b4, care conduc la restrângerea artificială a concurenței;

- suspendarea procedurii de atribuire, până la soluționarea contestației, în temeiul art. 22 alin. (1) din Legea nr. 101/2016,

- în subsidiar, în cazul în care nu este posibilă remedierea documentației de atribuire, în concordanță cu prevederile legale în vigoare, anularea procedurii de atribuire, în conformitate cu prevederile art. 26 alin (2) lit. c) din Legea 101/2016.

- accesul la dosarul achiziției.

Prin Încheierea nr. (...)din 11.03.2024, Consiliul a admis cererea contestatoarei și a suspendat procedura de atribuire până la soluționarea contestației.

Procedura de soluționare în fața Consiliului s-a desfășurat în scris.

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 (...) SA critică modul în care (...), în calitate de entitatea contractantă, a stabilit cerințe documentației de atribuire aferente procedurii menționate în partea introductivă.

Față de acestea, solicită să se constate următoarele aspecte de nelegalitate a procedurii organizate de (...) "(...)" SA, și în consecință, în calitate de operator economic interesat de participarea la ofertă, justifică un interes determinat, legitim, personal, născut și actual întrucât maniera în care entitatea contractantă a înțeles să stabilească prevederile documentației de atribui îi creează un prejudiciu substanțial concretizat prin pierderea șansei de câștig a acestei proceduri de atribuire, prin impunerea de cerințe restrictive sau care încalcă prevederile legale comunitare obligatorii, incidente.

Astfel, societatea contestatoare subliniază faptul că serviciile de transport rutier sunt supuse reglementarilor speciale în ceea ce privește transportul rutier de persoane, cu drepturile și obligațiile aferente, ceea ce implică incidența următoarelor acte normative:

- Ordonanța nr. 27 din 31 august 2011, privind transporturile rutiere;

- Ordinul nr. 980 din 30 noiembrie 2011, pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;

- Ordin nr. 972 din 3 octombrie 2007, pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;

- Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (Text cu relevanță pentru SEE);

- Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE);

- Legea nr. 221 din 11 noiembrie 2010 pentru ratificarea Convenției privind drepturile persoanelor cu dizabilități, adoptată la New York de Adunarea Generală a Organizației Națiunilor Unite la 13 decembrie 2006,

deschisă spre semnare la 30 martie 2007 și semnată de România la 26 septembrie 2007.

Totodată, precizează că, contractului ce face obiectul licitației i se impun și prevederile Regulamentului CE 1370/2007, întrucât serviciul care urmează a fi prestat în fapt este serviciu public de transport (SIEG) având în vedere că pe o perioadă determinată de timp serviciul public de transport pe calea ferată efectuat de (...) (...) SA este organizat și atribuit în baza Contractului de servicii publice atribuit de ARF (Autoritatea pentru Reformă Feroviară), aprobat prin HG nr. 1453/2022.

Având în vedere închiderea circulației feroviare pe relațiile (...) - (...) și retur, (...) -Huedin și retur, Aghireș-Huedin și retur, Bratca - Huedin și retur, Bratca-(...) și retur, (...) -Bratca și retur, Aghireș-(...) și retur, **Regionala (...)a fost obligată la întreruperea acestui serviciu pe traseele de cale ferată dintre (...) - (...).**

Drept urmare, pentru a satisface cerința de mobilitate și pentru a își respecta obligațiile de serviciu public (...) "(...)" SA prin Act Adițional la contractul de servicii publice, aprobat prin HG nr. 1453/2022 și în baza OUG nr. 131/2023 privind reglementarea transportului rutier de călători prin curse regulate speciale în ceea ce privește transportarea călătorilor de la trenul autobuze /autocare, (...) "(...)" SA a organizat această procedură de achiziție.

Contestatoarea aduce la cunoștința Consiliului că acest serviciu trebuie organizat și efectuat într-un mod nediscriminatoriu, atât față de potențialii ofertanți cât și față de întregul public călător doritor de deplasare cu trenul. Astfel, față de conținutul cerințelor menționate în cadrul documentației de atribuire, solicită să se constate următoarele aspecte de nelegalitate a procedurii organizate de entitatea contractantă.

(i) Motive de nelegalitate care vizează neintroducerea în caietul de sarcini a prevederilor cu referire la protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap în sensul facilitării accesului acestor persoane în mijloacele de transport în comun.

Referitor la acest aspect de nelegalitate a documentației de atribuire, contestatoarea susține că entitatea contractantă a încălcat prevederile art. 22 din Legea nr. 448 din 6 decembrie 2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, coroborat cu art. 64 (1), precum și principiile generale ale Convenției privind drepturile persoanelor cu dizabilități, adoptată la New York de Adunarea Generală a Organizației Națiunilor Unite la 13 decembrie 2006, deschisă spre semnare la 30 martie 2007 și semnată de România la 26 septembrie 2007, transpusă în legislația națională prin Legea nr. 221/2010 pentru ratificarea Convenției privind drepturile persoanelor cu dizabilități, adoptată la New York de Adunarea Generală a Organizației

Națiunilor Unite, care stabilește că se impun a fi respectate următoarele principii:

„Art. 3 Principii generale:

Principiile prezentei convenții sunt:

b) nediscriminarea;

e) egalitatea de șanse;

f) accesibilitatea”

Totodată, contestatoarea redă art. 9 din același act legislativ și art. 148 alin. (2) din Constituția României.

Conform dispozițiilor anterior menționate, legiuitorul a stabilit fără putință de tăgadă că legislația europeană prevalează față de legislația națională, având forță juridică *erga omnes*, așadar aceasta se aplică cu prioritate față de normele naționale incidente în prezenta procedură.

Principiul supremației dreptului Uniunii Europene are la bază ideea că, în cazul în care apare un conflict între un aspect al dreptului UE și un aspect al dreptului unui stat membru al UE (al dreptului național), va prevala dreptul UE. Dacă nu s-ar proceda astfel, statele membre ar putea permite pur și simplu ca propriile legi naționale să aibă întâietate în fața legislației primare sau a legislației secundare a UE, iar aplicarea politicilor UE ar deveni nerealizabilă.

Aceste aspecte sunt necesare în analiza normelor europene incidente ce stabilesc dreptul persoanelor cu handicap a accesa transport feroviar, drepturi prevăzute în REGULAMENTUL (UE) 2021/782 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 29 aprilie 2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar, și care impun respectarea de către statele membre a drepturilor tuturor cetățenilor europeni la serviciile de transport în mod egal și nediscriminator, ceea ce implică, în ceea ce privește cetățenii cu dizabilități necesitatea prevederii vehiculelor de transport cu rampă de acces. Această obligație se impune a fi respectată de către toate autoritățile contractante care efectuează proceduri de licitație pentru delegarea serviciilor de transport.

De asemenea, susține că entitatea contractantă a încălcat prevederile art. 165 alin. (4) și (5) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, pe care le redă.

Totodată, invocă prevederile art. 22 și art. 64 alin. (1) din Legea nr. 448/2006, pe care le redă.

Astfel, susține că în sprijinul celor prezentate este și răspunsul Autorității Naționale pentru Drepturile Persoanelor cu Dizabilități, Copii și Adopții, nr. 26318/SJC/CV/28.09.2021, pe care îl anexează contestației din care reiese în mod neechivoc obligația mai sus amintită.

Din analiza documentației de atribuire și a caietului de sarcini nu rezultă o obligație efectivă privind existența mijloacelor de transport

public dotate cu echipamente speciale în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități, ci, dimpotrivă, entitatea contractantă a omis în mod voit precizarea în mod expres a acestei obligații în cuprinsul documentației de atribuire, fapt ce contravine atât articolelor 22 coroborat cu art. 64 alin. (1) din Legea nr. 448/2006, precum și art. 155 (4) din Legea nr. 99/2016, cât și legislației internaționale la care România a aderat.

Practic, dacă s-ar merge pe raționamentul entității contractante, ne-am afla în situația în care persoanele cu dezabilități, fie că acestea sunt cetățeni ai României sau alți cetățeni ai Uniunii Europene, nu ar putea beneficia de serviciile de transport organizate prin prezenta procedură de către entitatea contractantă, ceea ce ar conduce la o gravă încălcare a principiului nediscriminării și liberului acces la serviciile de transport publice, prevăzute de legislația europeană, cât și de legislația națională.

În vederea analizei acestei critici adusă documentației de atribuire, invocă și practica CNSC, respectiv decizia nr. 2858/C3/3047, 3049, 3050, 3052 din data de 24.12.2021.

Având în vedere motivele mai sus expuse, solicită Consiliului ca prin decizia pe care o va pronunța să oblige entitatea contractantă la adoptarea următoarele măsuri de remediere:

(1) În cadrul caietului de sarcini, cap. 4 Cerințe organizatorice, subcapitolul 4.1 -cerințe generale, alin. 4.1.1., după lit. d) se va introduce litera d`) cu următorul conținut:

d`) Toate mijloacele de transport în comun folosite în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente speciale în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii. Dovada Existenței rampei se regăsește în cartea de identitate a autovehiculului la rubrica mențiuni.

(2) În cadrul ofertei tehnice, anexa 3 la caietul de sarcini - Mijloace de transport din dotarea ofertantului se va introduce coloana nr. 20, în care se va stipula „*rampă pentru accesul persoanelor cu dizabilități*”, iar în tabel se va menționa DA sau NU.

(ii) Motive de nelegalitate de la cap. 5 - Modalitatea de implementare a contractului, a subcapitolului 5.3.1. - Condiții referitoare la mobilizare, alin. 5.3.1 „P d mobi cupr p d data i în vigo a contractu d transp și data d încep efectiv a prestării s d nu mai mult d 15 d zile”.

În ceea ce privește acest motiv de nelegalitate, opinează că decizia entității contractante de stabilire a termenului de mobilizare de 15 zile creează discriminare între operatorii rezidenți din cele 2 capete de traseu și (...) SA.

În cadrul perioadei de mobilizare, are următoarele obligații:

- a) obligația de a înființa punct de lucru la unul din capetele de traseu sau într-unul din cele 2 județe;
- b) obligația de semnare contract cu furnizorii de carburant din apropierea zonei de desfășurare a serviciilor de transport;
- c) obligația de semnare contract pentru spălătorie igienizare, cu o stație autorizată din zona de desfășurare a serviciilor de transport;
- d) obligația de semnare contract pentru chirie spații de parcare în zona de desfășurare a serviciilor de transport;
- e) obligația de semnare contract cu un atelier de service autorizat conform caietului de sarcini în zona de desfășurare a serviciilor de transport;
- f) obligația de a angaja/completa numărul de conducători auto necesar pentru efectuarea serviciului, de a angaja mecanici, etc.

Perioada de mobilizare presupune un timp anume în vederea dotării cu echipamentele solicitate, precum și îndeplinirea celorlalte obligații, motiv pentru care apare cu evidență că aceste demersuri nu pot fi îndeplinite într-un interval de 15 de zile, ba chiar mai mult, sunt imposibil de realizat în acest interval, astfel cum impune entitatea contractantă prin documentația de atribuire, prevedere care restrânge concurența.

În acest sens, consideră că lipsa unor termene adecvate și rezonabile încalcă principiul nediscriminării, întrucât nu oferă potențialilor ofertanți șanse egale și în același timp, îngrădind dreptul acestora de a participa la licitația publică.

De altfel, în opinia sa, un intervalul cu durata adecvată și rezonabilă ar fi de minim 60 de zile.

Prin stabilirea unui interval de timp atât de redus, consideră ca entitatea contractantă sfidează hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene din 23 decembrie 2009, CoNISMa, C - 305/08: EU: C: 2009: 807, pct. 37, din care reiese că unul dintre obiectivele normelor Uniunii Europene, în materia achizițiilor publice, este deschiderea spre o concurență cât mai extinsă posibil.

Astfel, susține că această deschidere spre concurență ar trebui să o aibă și entitatea contractantă și, drept urmare, documentația de atribuire ar trebui să cuprindă prevederi care să permită participarea la procedura de atribuire a unui număr cât mai mare de ofertanți, iar nu prin elemente, aparent neimportante, să creeze premisele unei restrângeri a concurenței.

Așadar, susține că în considerarea formei actuale a documentației de atribuire, entitatea contractantă restrânge în mod nejustificat concurența, creând lipsă de transparență și discriminare, încălcând inclusiv prevederile art. 63 din Legea nr. 99/2016.

De asemenea, susține că sunt încălcate și prevederile art. 8 alin. (1) din Directiva nr. 24/2014, pe care le redă.

Chiar dacă Legea nr. 99/2016 stabilește niște termene minime de la lansarea licitației până la depunerea ofertelor și termene minime de mobilizare, este imperios necesar ca entitatea contractantă să respecte prevederile Regulamentului CE nr. 1370/2007 și Comunicarea Comisiei 2014/C 92/01 în calitatea acestora de *lex specialis*. În acest sens face referire la Hotărârea dată în cauza HORMAN REISEN C-292/15, 27 octombrie 2016, EU:C:2016:817, pct. 47, pe care îl redă.

În susținerea argumentului, potrivit căruia entitatea contractantă avea obligația de a respecta întocmai Regulamentul CE nr. 1370/2007, solicită să se aibă în vedere că respectarea dreptului european și rangul acestuia în raport cu dreptul național este o obligație a României ca stat membru al Uniunii Europene și totodată reprezintă și obligație a judecătorilor în aplicarea normelor de drept. Încălcarea acesteia poate să atragă răspunderea juridică (amenzi și obligarea la despăgubiri).

De altfel, Regulamentul are aplicabilitate generală, ca o lege internă. Este obligatoriu în toate părțile sale și se aplică nemijlocit în fiecare stat membru. Așadar, judecătorul va aplica regulamentul, fără să fie necesară adoptarea unei legi naționale de aplicare.

Prin urmare, în derularea prezentei proceduri, entitatea contractantă a eliminat competiția reală și a creat discriminare, ceea ce conduce la un dezavantaj al companiei sale, în sensul îngrijirii dreptului acesteia de a se pregăti corespunzător și în conformitate cu prevederile caietului de sarcini.

Având în vedere toate considerentele prezentate anterior, solicită Consiliului să dea eficiență prevederilor legale invocate și care sunt pe deplin aplicabile în prezenta procedură de atribuire și, pe cale de consecință, să se dispună următoarele măsuri de remediere menite să asigure un climat concurențial adecvat.

1. Modificarea alin 5.3.1 de la subcapitolul 5.3 Condiții de mobilizare din caietul de sarcini, astfel:

5.3.1. Perioada de mobilizare cuprinde perioada dintre data intrării în vigoare a contractului de transport și data de începere efectivă a prestării serviciului, dar nu mai mult de 60 de zile.

(iii) Motive de nelegalitate de la cap. 8 - Condiții referitoare la confirmarea curselor efectuate, la recepția serviciului și efectuarea plăților, subcapitolul 8.6 Recepția serviciilor, alin. 8.6.3, lit. ii) din Caietul de sarcini: „d a refuza la plat s d transp efectua cu o întârz nejustifi mai m d 30 d m d la graficu d circulaț ”.

Contestatoarea susține că unul dintre principiile legii achizițiilor publice este claritatea documentației de atribuire, astfel încât entitatea

contractantă trebuie să elimine interpretările multiple, dezavantajul competitiv prin interpretarea cea mai avantajoasă a unui ofertant prin raportare la ceilalți ofertanți.

În acest sens, evocă faptul că, în aprecierea sa, litera ii) a alin. 8.6.3 din caietul de sarcini, se regăsește în aceasta situație de neclaritate din cauza faptului că este folosită expresia *„efectuată cu o întârziere nejustificată mai mare de 30 de minute de la graficul de circulație”*.

Mai departe, arată că aceste sinonime privind noțiunea de *justificat*, generează multiple alte înțelesuri. Cu alte cuvinte, această expresie este confuză și lasă la latitudinea discreționară a entității contractante să stabilească înțelesul termenului „nejustificat”.

Față de cele expuse solicită obligarea entității contractante la modificarea cuprinsului literei ii) a art. 8.6.3 din caietul de sarcini, cu următoarea formulare: *„ii) de a refuza la plată serviciile de transport efectuate cu întârziere din vina prestatorului, mai mare de 30 de minute de la graficul de circulație”*.

(iv) Motive de nelegalitate a Anexelor 1 și 2 la caietul de sarcini

Referitor la acest motiv de nelegalitate, susține că prin forma prezentă a Anexelor 1 și 2 privind Programul de transport și graficele de circulație, entitatea contractantă a încălcat principiile care stau la baza efectuării unui serviciu de transport prin curse regulate, cursă compusă din turul și returul unui traseu.

Pentru ca returul să poată fi realizat, mai ales în condițiile stabilite de caietul de sarcini, adică autobuzul/autocarul să fie în stația de plecare cu 15 minute înainte de ora de plecare, se impune întocmirea unui grafic de circulație, astfel încât autocarul autobuzul de pe sensul tur să sosească la celălalt capăt cu un timp de cel puțin 20 de minute înaintea pornirii traseului retur.

Din verificările efectuate, reiese o diferență de minim 30 de minute între timpii de parcurs stabiliți în Anexa 2 și timpii reali de deplasare, în condițiile normale de trafic, fără a mai lua în calcul timpii de staționare în stațiile tranzitate aferente îmbarcării și debarcării călătorilor, timp care de asemenea trebuie respectați, sens în care prezintă un tabel cu halta, locația, timpul estimat (...) și timpul real.

În vederea preluării pasagerilor prestatorul va aduce autobuzul/autobuzele în stația (...) de îmbarcare cu cel puțin 15 minute anterior orei de plecare stabilită prin programul de circulație din Anexa 1. Timpul de oprire în stațiile din parcurs va fi cel stabilit în graficul de circulație Anexa 2.

În plus, la cursele cu plecare din stațiile (...) sau (...), la orele de vârf, cu aglomerația maximă, timpii de deplasare nu pot fi calculați la fel

ca în cazul unui trafic optim, fără aglomerație. Astfel, în această situație se impune regularizarea timpilor de deplasare altfel există riscul major ca o cursă să nu mai poată fi efectuată pe traseul tur- retur cu un singur mijloc de transport.

Imposibilitatea ca un autobuz autocar să efectueze cursa tur-retur creează obligația creșterii numărului de autobuze autocare față de numărul stabilit în caietul de sarcini, precum și la realizarea de curse în gol (fără călători), fără ca entitatea contractantă să își asume plata unor kilometri efectuați în gol.

Astfel, așa cum sunt întocmite anexele 1 și 2 la caietul de sarcini, cursele nu pot fi corelate cu cerința din caietul de sarcini ca autobuzul autocarul să fie în stația de pornire cu 15 minute mai repede.

În acest sens arată că, art. 5.2.1, lit k) din caietul de sarcini, precizează: *„În vederea preluării pasagerilor prestatorul va aduce autobuzul/autobuzele în stația (...) de îmbarcare cu cel puțin 15 minute anterior orei de plecare stabilită prin programul de circulație stabilit în ANEXA 1. Timpul de oprire în stațiile din parcurs va fi cel stabilit în graficul de circulație ANEXA 2”.*

Iar modelul de contract din documentatia SEAP prevede la art. 9.7.4, lit. iii) *„Acceptarea efectuării cursei cu o întârziere de cel mult 30 de minute nu afectează dreptul Promitentului-Achizitor de a percepe penalități de întârziere pentru perioada cuprinsă între ora/momentul la care trebuia plecat în cursă, conform graficului, și ora/momentul la care autobuzul a plecat efectiv”.*

Prin urmare, riscul de întârziere cu mai mult de 30 de minute este unul foarte ridicat, ceea ce înseamnă neplata unor curse conform prevederilor caietului de sarcini.

Față de cele expuse, solicită Consiliului ca prin decizia pe care o va pronunța să dispuneți entității contractante următoarele:

- Regularizarea timpilor de deplasare pe traseu corelați, inclusiv cu intensitatea traficului la anumite ore sau intervale orare.

- Regularizarea orelor de pornire de la capetele de traseu corelate cu cerințele din caietul de sarcini în ceea ce privește prezentarea autovehiculului cu 15 minute înainte de plecarea în cursa autobuzelor autocarelor.

- Arondarea autobuzelor/autocarelor pe trasee, astfel încât acestea să nu fie nevoite să efectueze curse în gol și să respecte graficele de circulație cu orarul din anexe.

Prin adresa nr. CJ 1 10/1/114/06.03.2024, înregistrată la CNSC cu nr. 14122/07.03.2024, entitatea contractantă a prezentat măsurile de remediere adoptate.

1. Cu privire la aspectele de nelegalitate din cadrul documentației de atribuire dezvoltate la punctul (i) care vizează

neintroducerea în caietul de sarcini a prevederilor cu referire la protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap în sensul facilitării accesului acestor persoane în mijloacele de transport în comun, precizează că, la întocmirea documentației pentru procedura de achiziție s-a urmărit impunerea unor condiții legale și criterii general obligatorii, nerestrictive și nediscriminatorii tuturor operatorilor interesați să participe la procedura de achiziție, astfel încât să se asigure o participare cât mai largă a potențialilor ofertanți și să existe o reală competiție.

De asemenea, au fost luate în considerare și prevederile legale referitoare la protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, respectiv art. 22 lit. a) și b) din Legea nr. 448/2006.

În concluzie, prevederea legală se adresează societăților comerciale ce dețin licență de traseu care au obligația legală de a achiziționa mijloace de transport care să îndeplinească această cerință, respectiv să adapteze mijloacele de transport în comun aflate în circulație, în limitele tehnice posibile.

Prin caietul de sarcini nu se poate impune niciunei societăți comerciale achiziționarea de mijloace de transport adaptate nevoilor persoanelor cu handicap, dotate inclusiv cu sisteme de avertizare audio și video și nici să adapteze mijloacele de transport în comun aflate în circulație, deoarece nu este **autoritate publică locală și nu suntem în prezența unui contract de concesiune/delegare a unui serviciu public**.

De asemenea, nu se poate impune nici cerința solicitată ca „**Toa mijloacel** de transport în comun folosite în prestarea serviciului de transport călători **v fi echipa** cu echipamente speciale în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii”.

La procedura de achiziție a serviciului se utilizează criteriului de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț”, conform factorilor de evaluare prevăzuți în caietul de sarcini și în documentația de atribuire, factori care includ aspecte calitative, de mediu în legătură directă, obiectivă și relevantă cu obiectul contractului.

Factorii de evaluare utilizați pentru determinarea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere al criteriului calitate - preț și ponderea acestora sunt:

Nr.crt.	Factori de evaluare	Pondere
1.	Prețul ofertei tarif mediu- lei/km (P1)	35 %
2.	Dotarea cu instalație de climatizare (P2)	5%
3.	Clasificarea autocarelor/autobuzelor (P3)	10%
4.	Norma de poluare a autocarelor/autobuzului (P4)	15%
5.	Vechimea medie a parcului de autobuze (P5)	30%

Dotarea autocarelor/autobuzelor cu rampe de acces pentru persoane cu dizabilități nu este factor de evaluare de sine stătător.

Astfel, ofertanții au posibilitatea de a participa la procedură cu autocare/autobuze de generație mai nouă, ce pot fi dotate constructiv cu rampă pentru accesul persoanelor cu dizabilități (locomotorii, acces scaun cu roțile), aspect care este înscris în cartea de identitate a acestora sau cu autocarele/autobuzele de generație mai veche, care pot să fie sau să nu fie adaptate cu aceste facilități, în limitele tehnice posibile. Evaluarea autobuzelor ce urmează a fi utilizate se realizează la factorul 5 Vechimea medie a parcului de autobuze.

De asemenea, entitatea contractantă susține că trebuie ținut cont de faptul că autobuzele/autocarele care sunt solicitate prin caietul de sarcini pentru efectuarea serviciului de transport regulat special de călători cu autobuze/autocare de înlocuire a trenurilor de călători **nu sunt de tipul celor utilizate în transportul urban, ci sunt autocare/autobuze care se deplasează pe distanțe relativ mari, care trebuie să aibă cel puțin 50 de locuri pe scaune, inclusiv șofer și să asigure condiții de confort pentru efectuarea călătoriei.**

Mai mult, la nivelul entității contractante (...) (...) se aplică reglementări proprii pentru asigurarea serviciilor de asistență pentru persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap, reglementări cuprinse în Anexa 10 a Deciziei Directorului General nr. 35/08.07.2023. Conform acestor reglementări, în baza solicitării scrise a persoanei cu dizabilități, adresată cu 24 de ore anterior plecării în cursă, personalul (...) asigură îmbarcarea și debarcarea la destinație a acestor persoane. Aceste reglementări se aplică și în cazul serviciilor de transport de călători cu autocare/autobuze de înlocuire a trenurilor de călători, având în vedere că serviciul public este asigurat de către (...), în baza contractului de servicii publice aprobat prin HG nr. 1453/2022 nu de operatorul de transport cu autocare/ autobuze de înlocuire a trenurilor de călători.

Pentru aceste considerente, având în vedere că la nivelul titularului serviciului public de transport, (...) (...), există reglementări specifice privind asigurarea accesului neîngrădit la transport și acordarea de facilități acestei categorii de persoane, că transportul cu autocarele de înlocuire a trenurilor de călători sunt însoțite de personal (...) care poate asigura asistență și acordă ajutor în vederea îmbarcării și debarcării persoanelor cu dizabilități, entitatea contractantă menționând că nu este de acord cu introducerea în caietul de sarcini a obligației, în sarcina operatorilor economici participanți, ca toate mijloacele de transport în comun folosite în prestarea serviciului de transport călători să fie

echipate/adaptate cu echipamente speciale în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii.

În acest context, solicitarea de introducere a acestei cerințe în caietul de sarcini poate fi apreciată de către alți posibili ofertanți ca fiind excesivă, restrictivă și discriminatorie și să conducă la o nouă contestare a cerinței, având în vedere posibilitatea de interpretare a prevederilor Legii nr. 448/2006.

În ceea ce privește introducerea în cadrul ofertei tehnice, anexa 3 la caietul de sarcini, mijloace de transport din dotarea ofertantului a coloanei nr. 20, în care se va stipula „rampă pentru accesul persoanelor cu dizabilități”, iar în tabel să se menționeze DA sau NU, apreciază că această cerință este nejustificată deoarece în cuprinsul acestei anexe se introduc doar dotările autocarelor/autobuzelor aferente factorilor de evaluare, iar **dotarea autocarelor/autobuzelor cu rampă pentru accesul persoanelor cu dizabilități nu este factor de evaluare.**

2. Cu privire la aspectele de nelegalitate din cadrul documentației de atribuire dezvoltate la punctul (ii) al contestației privitoare la cap. 5 - Modalitatea de implementare a contractului, a subcapitolului 5.3.1. - Condiții referitoare la mobilizare, alin. 5.3.1 „Perioada de mobilizare cuprinde perioada dintre data intrării în vigoare a contractului de transport și data de începere efectivă a prestării serviciului, dar nu mai mult de 15 de zile”, susține că, în mod eronat contestatoarea a apreciat că are obligația ca în perioada de mobilizare să înființeze un punct de lucru la unul din capetele de traseu sau în unul din cele două județe.

Această cerință este specifică contractelor de concesiune de servicii publice, ori nu există în cauză situația unui asemenea contract.

Nicăieri în documentația de atribuire (caiet de sarcini, model de acord - cadru, model de contract subsecvent) nu se regăsește cerința care să impună ofertanților înființarea unui punct de lucru la unul din capetele de traseu sau în unul din cele două județe (Cluj, Bihor).

Cu toate acestea, având în vedere prevederile subcapitolului 5.3, punctul 5.3.2 entitatea contractantă precizează că este de acord cu modificarea prevederilor subcapitolului 5.3, punctul 5.3.1., sens în care conținutul acestuia va fi: *„Perioada de mobilizare cuprinde perioada dintre data intrării în vigoare a contractului de transport și data de începere efectivă a prestării serviciului, dar nu mai mult de 30 de zile calendaristice”,* perioadă în care se pot realiza integral și nediscriminatoriu obligațiile prevăzute la subcapitolului 5.3, punctul 5.3.2.

3. Cu privire la aspectele de nelegalitate din cadrul documentației de atribuire dezvoltate la punctul (iii) Motive de

nelegalitate de la cap. 8- Condiții referitoare la confirmarea curselor efectuate, la recepția serviciului și efectuarea plăților, subcapitolul 8.6 Recepția serviciilor, alin. 8.6.3, lit. ii) din Caietul de sarcini: „de a refuza la plată serviciilor de transport efectuate cu o întârziere, nejustificată, mai mare de 30 de minute de la graficul de circulație”, entitatea contractantă precizează că este de acord cu modificarea prevederii cuprinse la Cap. 8.6 Recepția serviciilor, subcapitolul 8.6.3, lit. ii) din caietul de sarcini, sens în care prevederea va avea următorul conținut: (ii) **de a a refuza la plată serviciile de transport efectuate cu întârziere mai mare de 30 de minute de la graficul de circulație.**

4. Cu privire la aspectele de nelegalitate din cadrul documentației de atribuire dezvoltate la punctul (iv) Motive de nelegalitate a Anexelor 1 și 2 la caietul de sarcini în baza cărora s-a solicitat:

- **Regularizarea timpilor de deplasare pe traseu corelați, inclusiv cu intensitatea traficului la anumite ore sau intervale orare.**

- **Regularizarea orelor de pornire de la capetele de traseu corelate cu cerințele din Caietul de sarcini în ceea ce privește prezentarea autovehiculului cu 15 minute înainte de plecarea în cursa autobuzelor autocarelor.**

- **Arondarea autobuzelor/autocarelor pe trasee, astfel încât acestea să nu fie nevoite să efectueze curse în gol și să respecte graficele de circulație cu orarul din anexe, arată următoarele:**

- a) Anexele nr. 1 și 2 nu pot face obiectul unor critici de nelegalitate, deoarece sunt întocmite în baza contractului de servicii publice aprobat prin HG nr. 1453/2022, respectiv a Actelor adiționale la acesta, semnate între (...) (...) și ARF.

Anexa 1 la caietul de sarcini prezintă programul de transport, cu indicarea traseelor autobuzelor/autocarelor de înlocuire a trenurilor de călători, numărul de autobuze/autocare necesar pentru fiecare parcurs, capacitatea acestora etc.

În Anexa 2 la caietul de sarcini transmisă ofertanților reprezintă o determinare a timpilor de parcurs pe baza cronometrărilor efectuate în trafic prin parcurgerea întregului traseu și prin respectarea vitezelor de circulație, ținând seama de toate restricțiile legale date de siguranță circulației rutiere.

De asemenea pentru calculul duratei totale a parcursurilor s-a ținut seama și de timpul de staționare necesar pentru îmbarcarea/ debarcarea călătorilor.

În susținerea aspectului invocat în contestație potrivit căruia nu se pot respecta timpii de mers alocați pentru efectuarea parcursurilor cu

autobuze contestatoarea a prezentat un tabel în care a analizat timpii de mers pentru parcursul (...) - (...).

Ori, în tabelul prezentat, pentru parcursul (...) - (...) contestatoarea a indicat niște timpi de mers denumiți „Estimat (...)” și „Timp real”.

Ca o primă observație, probabil din eroare de calcul, în coloana „Estimat (...)” contestatoarea a indicat că parcursul (...) - (...) se realizează în 2 ore și 45 minute, ori, din simpla însumare a timpilor indicați de contestatoare în penultima coloană, timpul estimate de (...) este de 172 de minute, respectiv 2 ore și 52 de minute.

În ceea ce privește timpii estimați de contestator în ultima coloană, indicați ca „Timp real”, entitatea contractantă consideră că aceștia sunt calculați în mod arbitrar, fără a se ține cont de prevederile caietului de sarcini.

În ceea ce privește timpii de mers, aceștia au fost indicați de (...) (...) în Anexa 2, a treia coloană, iar potrivit determinărilor efectuate, timpii reali de parcurs a distanței (...) - (...) sunt de 2 ore și 52 minute, fără a ține seama de opriri. Timpul necesar efectiv parcurgerii acestui traseu rezultă din însumarea timpilor de parcurs cu timpii necesari staționării în stațiile de oprire necesar îmbarcării/debarcării călătorilor, acest timp fiind estimat la un minut pentru fiecare oprire din parcurs. Având în vedere că autobuzele de înlocuire a trenurilor de călători pe ruta Cluj - (...) au 9 stații de oprire, timpul de parcurs total este de 3 ore și un minut (autobuz de înlocuire cu indicativul REA 3011).

Acești timpi de mers sunt similari cu cei utilizați la ora actuală de către transportatorii feroviari care au contractate servicii de transport auto de înlocuire, iar aceste date pot fi verificate pe site-urile oficiale ale firmelor SC Transferoviar și SC Interregional.

Spre exemplificare, arată că Transferoviar, care efectuează deja transport cu autobuze de înlocuire a trenurilor de călători, pe parcursul (...) - (...) (parcurs analizat și în contestația formulată) are un timp de parcurs de 3 ore și 28 minute pentru autobuzul de înlocuire A10033 în condițiile în care are 29 de opriri a câte un minut pe aceeași relație.

De asemenea, Interregional, care efectuează deja transport cu autobuze de înlocuire a trenurilor de călători, pe parcursul (...) - (...) are un timp de parcurs de 3 ore și 21 minute pentru autobuzul de înlocuire 10559.2, având un număr de 30 opriri.

Urmând aceeași logică, timpul necesar pentru parcurgerea aceluiași traseu prevăzut de (...) (...), de 3 ore și 1 minut se încadrează în timpii de parcurs real efectuați de firmele care efectuează deja transport de călători pe aceeași rută.

În determinarea timpilor de mers regulat al curselor de autobuze nu se poate ține cont de intensitatea traficului, în anumite momente, deoarece nu se poate reglementa o excepție.

În consecință, având în vedere că timpii de mers indicați în Anexa 2 de (...) sunt echivalenți cu timpii de mers real efectuați de firmele concurente care deja efectuează transport cu autobuze, nu este necesar ca la acest moment să se regularizeze timpii de deplasare pe traseu cu intensitatea traficului la anumite ore sau intervale orare.

Mai mult, potrivit caietului de sarcini Cap. 11. Verificare și monitorizare mod îndeplinire/executare contract, activitățile de transport sunt supuse evaluării periodice sau la cererea uneia dintre părți, conform punctului 11.7 Prevederi contractuale privind monitorizarea activităților, conform cărora:

(i) La intervalele de 3 luni Achizitorul va analiza și revizui activitățile derulate în cadrul serviciului. Graficul de circulație al autobuzelor/autocarelor și programele de circulație se pot revizui ori de câte ori o impun necesitățile de transport sau modificările legislative intervenite pe parcursul derulării contractului (modificări ale Contractului de servicii publice, ordine ale Ministerului Transporturilor, ARF etc.).

(ii) Părțile vor organiza ședințe de monitorizare de regulă trimestrial, sau ori de câte ori este necesar sau intervin modificări ale Programului de transport sau ale graficului de circulație, la solicitarea scrisă a uneia din părți.

În baza acestor prevederi, în situația în care va fi necesar, pe durata derulării serviciilor de transport, graficul de circulație poate suferi adaptări orare.

b) În ceea ce privește solicitarea de regularizare a orelor de pornire de la capetele de traseu corelate cu cerințele din caietul de sarcini în ceea ce privește prezentarea autovehiculului cu 15 minute înainte de plecarea în cursa autobuzelor, precizează următoarele:

- timpii de prezentare cu 15 minute sunt obligatorii în stațiile (...) și (...), unde sunt poziționate și câte 2 autobuze/autocare rezervă,

- pentru capetele de traseu în care, după sosirea unui autobuz de înlocuire tren se formează și pleacă în continuare în altă cursă, prezentarea se va face conform graficului de circulație și împerechere (orientativ) pe care îl anexează prezentei, în aceste situații nefiind obligatorie prezentarea autobuzelor cu 15 minute anterior plecării în cursă.

c) În ceea ce privește arondarea autobuzelor/autocarelor pe trasee, astfel încât acestea să nu fie nevoite să efectueze curse în gol și să respecte graficele de circulație cu orarul din anexe, transmite anexat punctului de vedere, un grafic de circulație și împerechere a autobuzelor care are un caracter orientativ, ofertanții având posibilitatea ca, în baza

expertizei pe care o au în domeniu, să întocmească și să utilizeze grafice de împerechere proprii, cu eficiență economică maximă, astfel încât să elimine curse în gol care nu pot face obiectul contractului.

Totodată, entitatea contractantă precizează că, potrivit principiului simetriei, prevederile caietului de sarcini asupra cărora au fost luate măsuri de remediere vor fi transpuse în prevederile contractuale sub forma acceptată de entitatea contractantă în prezentele măsuri de remediere.

Prin adresa datată 07.03.2024, înregistrată la Consiliu cu nr. 14461/08.03.2024, societatea contestatoare a transmis punct de vedere cu privire la măsurile adoptate de entitatea contractantă.

Astfel, în ce privește critica din cadrul contestației, prin care a solicitat: *„Inserarea cerințelor obligatorii în cadrul Caietului de sarcini, cap. 4 Cerințe organizatorice, subcapitolul 4.1 - cerințe generale, alin. 4.1.1., după lit. d) se va introduce litera d`) cu privire la protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap în sensul facilitării accesului acestor persoane în mijloacele de transport în comun”*, contestatoarea prezintă argumente în combaterea susținerilor achizitoarei.

Astfel, apreciază că entitatea contractantă nu a dispus o măsură de remediere care să poată fi acceptată și care poate fi apreciată că respectă dispozițiile legale incidente, fapt pentru care solicită admiterea contestației formulate și modificarea documentației de atribuire în sensul solicitat prin contestație.

În ceea ce privește ce-a dea doua critică, prin care a solicitat la *„Majorarea perioadei de mobilizare prin modificarea prevederilor de la cap. 5 - Modalitatea de implementare a contractului, a subcapitolului 5.3.1. - Condiții referitoare la mobilizare, alin. 5.3.1”*, societatea contestatoare precizează că remedierea efectuată de către entitatea contractantă nu este de natură să înlăture criticile sale din cadrul contestației, prezentând în susținere argumente.

Totodată, susține că entitatea contractantă nu a analizat în niciun fel care este raționamentul, prin raportare la situația reală a unui operator economic, pentru care sunt suficiente 30 de zile pentru perioada de mobilizare, iar nu 60 zile, astfel cum a propus, fiind imperios necesar a se dispune modificarea perioadei de mobilizare, astfel cum a solicitat, de la 30 de zile, conform măsurii de remediere, la 60 de zile, apreciind că acesta este un termen rezonabil pentru mobilizarea și îndeplinirea tuturor condițiilor impuse de entitatea contractantă în subpunctul 5.3, pct. 5.3.2.

În ceea ce privește critica indicată la pct. b3. prin care a solicitat: *„Eliminarea mențiunii „nejustificată” din cadrul cap. 8 - Condiții referitoare la confirmarea curselor efectuate, la recepția serviciului și*

efectuarea plăților, subcapitolul 8.6 Recepția serviciilor, alin. 8.6.3, lit. ii) din caietul de sarcini; și critica prevăzută la b4., prin care a solicitat: „Corelarea Anexelor 1 și 2 la caietul de sarcini, în sensul: (i) regularizării timpilor de deplasare pe traseu corelați, inclusiv cu intensitatea traficului la anumite ore sau intervale orare, (ii) Regularizarea orelor de pornire de la capetele de traseu corelate cu cerințele din Caietul de sarcini în ceea ce privește prezentarea autovehiculului cu 15 minute înainte de plecarea în cursa autobuzelor autocarelor, (iii) Arondarea autobuzelor/autocarelor pe trasee, astfel încât acestea să nu fie nevoite să efectueze curse în gol și să respecte graficele de circulație cu orarul din anexe”, societatea contestatoarea precizează că este de acord cu măsurile de remediere adoptate.

Privitor la ultima critică din cadrul contestației, contestatoarea precizează că a luat la cunoștință faptul că entitatea contractantă a clarificat care este perioada de timp, respectiv că cele 15 minute se raportează la întârzierea calculată la plecare în cursă din stația (...) și stația Cluj, în acord cu graficul atașat măsurilor de remediere, așadar, precizează că este de acord ca timpii de prezentare cu 15 minute obligatorii numai în stațiile (...) și (...), nu și în celelalte stații capete de traseu nominalizate în Anexa 1, conform măsurilor de remediere dispuse.

De asemenea, întrucât entitatea contractantă a prezentat și un grafic orientativ de împerechere a autobuzelor care a fost întocmit ținând cont de cele 15 minute anterioare plecării în cursă numai în stațiile (...) și (...), societatea contestatoarea arată că este de acord cu clarificarea dată.

Pe de altă parte, înțelege că entitatea contractantă și-a asumat că timpii de deplasare sunt cei reali și totodată a fost de acord cu regularizarea timpilor de deplasare dacă această situație o impune „în situația în care va fi necesar, pe durata derulării serviciilor de transport, graficul de circulație poate suferi adaptări orare”.

Prin adresa nr. CJ14/2/81/08.03.2024, înregistrată la CNSC cu nr. 14682/11.03.2024, entitatea contractantă a transmis punct de vedere cu privire la punctul de vedere al contestatoarei solicitând respingerea contestației, prezentând argumente în acest sens.

Preliminar, menționează cadrul legal al întocmirii documentației aferentă prezentei proceduri.

Pe fondul cauzei, susține că societatea contestatoarea are cerințe contradictorii atât în contestația formulată, cât și în punctul de vedere transmis la data de 08.03.2024, întrucât solicită eliminarea prevederilor nelegale ale documentației de atribuire (în speță cele de la lit. b1), prevederi care nici măcar nu se regăsesc în documentația de atribuire, dar pe care solicită să se introducă în documentație, ca mai apoi, la lit. f) să solicite „Obligarea Autorității contractante la continuarea Procedurii de

atribuire cu respectarea dispozițiilor legale în materia achizițiilor publice prin modificarea cerințelor disproporționate documentației de atribuire menționate la pct. b1 - b2, care conduc la restrângerea artificială a concurenței”, făcând referire la cerințele pe care însuși contestatoarea a solicitat să fie introduse în documentație.

1. Cu privire la solicitările contestatoarei, referitoare la aspectele de nelegalitate din cadrul documentației de atribuire dezvoltate la punctul (i) legate la protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, entitatea contractantă precizează că, după comunicarea măsurilor de remediere adoptate, contestatoarea și-a modificat cerințele, în sensul că, în punctul de vedere transmis la data de 08.03.2024, cu privire la acest capăt de cerere a apreciat că:

„(...) Autoritatea Contractantă nu a dispus o măsură de remediere care să poată fi acceptată de subscrisa și care poate fi apreciată că respectă dispozițiile legale anterior citate, fapt pentru care solicităm Onorabilului Consiliu să dispună admiterea contestației formulate și modificarea documentației de atribuire în sensul: **„Inserarea cerințelor obligatorii în cadrul Caietului de sarcini, cap. 4 Cerințe organizatorice, subcapitolul 4.1 -cerințe generale, alin. 4.1.1., *după* l d s va i l d` cu privir la pro și promov drept p cu handi în sensu faci accesu aces p în mijloacel d transp în comun”.**

Prin această ultimă formulare, contestatoarea a înțeles că pretențiile inițiale de introducere în caietul de sarcini a lit. d`) prin care să se impună în sarcina prestatorilor obligația ca *„Toate mijloacele de transport în comun folosite în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente special”,* este excesivă, restrictivă și discriminatorie, menită să reducă concurența reală în cadrul unei proceduri de achiziție.

Reformularea cerinței de către contestator, nu este de natură a aduce modificări substanțiale ale caietului de sarcini, respectiv a documentației de atribuire.

La întocmirea documentației de atribuire s-a urmărit impunerea unor condiții legale și criterii general obligatorii, nerestrictive și nediscriminatorii tuturor operatorilor interesați să participe la procedura de achiziție, astfel încât să se asigure o participare cât mai largă a potențialilor ofertanți și să existe o reală competiție.

Totodată, entitatea contractantă invocă prevederile art. 22 și 64 (1) din Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, care se adresează autorităților administrației publice locale și societăților comerciale.

Chiar dacă în specificațiile tehnice ale caietului de sarcini nu au fost formulate cerințe exprese cu privire la accesibilitatea persoanelor cu

dizabilități, aspectul se datorează faptului arătat și în Măsurile de remediere luate, că la nivelul entității contractante (...) (...) se aplică reglementări proprii pentru asigurarea serviciilor de asistență pentru persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap, reglementări cuprinse în Anexa 10 a Deciziei Directorului General nr. 35/08.07.2023. Conform acestor reglementări, în baza solicitării scrise a persoanei cu dizabilități, adresată cu 24 de ore anterior plecării în cursă, personalul (...) asigură îmbarcarea și debarcarea la destinație a acestor persoane.

Aceste reglementări se aplică și în cazul serviciilor de transport de călători cu autocare/autobuze de înlocuire a trenurilor de călători, având în vedere că serviciul public este asigurat de către (...), în baza Contractului de servicii publice aprobat prin HG nr. 1453/2022 și nu de operatorul de transport cu autocare/autobuze de înlocuire a trenurilor de călători.

Mai mult, conform prevederilor caietului de sarcini, transportul cu autobuze/autocare de înlocuire a trenurilor de călători este însoțit de personal (...) care poate lua măsuri, în orice moment, pentru asigurarea neîngrădită a accesului persoanelor cu dizabilități.

De asemenea, entitatea contractantă reiterează cele susținute anterior cu privire la inserarea în documentația de atribuire a prevederii „**Toa mijloacel de transport în comun folosite în prestarea serviciului de transport călători v fi echipa cu echipamente speciale în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii**”.

Astfel, susține că dotarea autocarelor/autobuzelor cu rampe de acces pentru persoane cu dizabilități nu este factor de evaluare de sine stătător.

Astfel, ofertanții au posibilitatea de a participa la procedură cu autocare/autobuze de generație mai nouă, ce pot fi dotate constructiv cu rampă pentru accesul persoanelor cu dizabilități (locomotorii, acces scaun cu roțile), aspect care este înscris în cartea de identitate a vehiculelor sau cu autocarele/autobuzele de generație mai veche, care pot să fie sau să nu fie adaptate cu aceste facilități, în limitele tehnice posibile. Evaluarea autobuzelor ce urmează a fi utilizate se realizează la factorul 5 Vechimea medie a parcului de autobuze.

De asemenea, trebuie ținut cont de faptul că autobuzele/autocarele care sunt solicitate prin Caietul de sarcini pentru efectuarea serviciului de transport regulat special de călători cu autobuze/autocare de înlocuire a trenurilor de călători **nu sunt de tipul celor utilizate în transportul urban**, pentru care există obligativitatea dotării cu rampe de acces conform Legii 448/2006, ci sunt autocare/autobuze cu un grad ridicat de confort care se deplasează pe distanțe relativ mari (până la 180 km), care trebuie să aibă cel puțin 50 de locuri pe scaune, inclusiv

șofer. Autocarele/autobuzele solicitate nefiind destinate traficului urban ci interurban, există posibilitatea ca, deși au un grad crescut de confort (autocarele clasificate), să nu fie dotate și să nu poată fi adaptate, constructiv, cu rampe de acces pentru persoanele cu dizabilități.

Ori, prin aplicarea factorilor de evaluare sunt acordate punctaje mai mari autovehiculelor cu o vechime mai mică (de generație mai nouă) care au aceste dotări din fabricație, astfel că participanții, în vederea obținerii punctajului maxim, au posibilitatea de a se prezenta la procedură prin ofertarea de vehicule noi, ce dețin aceste facilități pentru persoanele cu dizabilități.

În ceea ce privește temeiul legal al solicitării, contestatoarea își întemeiază demersul prin invocarea Legii nr. 448/2006 și a prevederilor art. 9 din Legea nr. 221/2010 pentru ratificarea Convenției privind drepturile persoanelor cu dizabilități din 26.07.2007.

Astfel, prin neinserarea în caietul de sarcini a specificațiilor tehnice solicitate de către contestatoare nu a fost limitat sau restricționat accesul egal la procedura de atribuire a oricărui ofertant și nu au fost introduse obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici, fiind astfel respectate prevederile art. 165 alin. (6) din Legea nr. 99/2016. Sub acest aspect, contestatoarea urmărește obținerea unui avantaj, motivată de acesta chiar prin sublinierea de la fila 11, primul alineat al punctului de vedere din 08.03.2024, conform căruia deține, pentru toate mijloacele de transport, dotări cu rampe de acces.

În ceea ce privește solicitarea contestatorei (nereluată și în punctul de vedere din 08.03.2024) privind introducerea în cadrul ofertei tehnice, anexa 3 la caietul de sarcini - Mijloace de transport din dotarea ofertantului, a coloanei nr. 20, în care se va stipula „rampă pentru accesul persoanelor cu dizabilități”, iar în tabel să se menționeze DA sau NU, apreciază că această cerință este nejustificată deoarece în cuprinsul acestei anexe se introduc doar dotările autocarelor/autobuzelor aferente factorilor de evaluare, **iar dotarea autocarelor/ autobuzelor cu rampă pentru accesul persoanelor cu dizabilități nu este factor de evaluare.**

Pentru aceste considerente, solicită respingerea contestației ca fiind neîntemeiată, cu consecința respingerii cererii de inserare în caietul de sarcini a prevederilor solicitate de către contestatoare, ca „toate mijloacele de transport în comun folosite în prestarea serviciului de transport călători să fie echipate/adaptate cu echipamente speciale în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotori”, având în vedere că obligația de asigurare a accesului neîngrădit la transport a persoanelor cu dizabilități și acordarea de facilități acestei categorii de persoane revine titularului serviciului public de transport -

(...) (...), la nivelul căruia se aplică reglementări specifice privind asigurarea accesului neîngrădit la transport, reglementări pe care le anexează prezentei.

2. Cu privire la aspectele de nelegalitate din cadrul documentației de atribuire dezvoltate de contestatoare la punctul (ii) al contestației privitoare la cap. 5 - Modalitatea de implementare a contractului, a subcapitolului 5.3.1. - Condiții referitoare la mobilizare, alin. 5.3.1 „Perioada de mobilizare cuprinde perioada dintre data intrării în vigoare a contractului de transport și data de începere efectivă a prestării serviciului, dar nu mai mult de 15 de zile”, arată că, prin măsurile de remediere adoptate a fost de acord cu prelungirea duratei de mobilizare de la 15 zile calendaristice la 30 de zile calendaristice, dar măsura nu a fost de natură a satisface pretențiile contestatoarei.

Având în vedere că procedura derulată este de licitație deschisă, termenul de depunere al ofertelor este de 35 de zile de la data publicării anunțului de participare în SEAP, termenul de evaluare este de 60 de zile, astfel că societatea contestatoare are la dispoziție un termen de 95 de zile pentru efectuarea de demersuri în vederea pregătirii activității. În ipoteza în care este desemnat câștigător, mai are la dispoziție un termen de mobilizare de 30 de zile, de la semnarea contractului, pentru realizarea efectivă a activităților necesare desfășurării serviciilor.

În concluzie, contestatoarea are la dispoziție un termen de 125 de zile pentru a se organiza, termen suficient pentru selectarea și angajarea personalului necesar, respectiv pentru dotarea celor 14 autobuze și încheierii contractelor aferente asigurării parcării, atelierului de reparații, stației de spălare etc.

De altfel, în cadrul propunerii tehnice ofertantul/contestatorul trebuie să prezinte atât dotările pe care le are cu privire la vehicule cât și modul în care le va realiza. De asemenea, trebuie să prezinte informații cu privire la modul în care poate asigura personal calificat și activitățile conexe (dacă deține în momentul ofertării sau nu deține aceste capacități, cu indicarea modului în care va asigura personal calificat - conducători auto, stație de spălare, atelier auto, spații de parcare, alimentare autovehicule, asigurări obligatorii, dotări cu instalații GPS, dotări speciale de urmărire și coordonare în trafic a mijloacelor de transport etc.). Deoarece prin propunerea tehnică elaborată contestatoarea cunoaște toate activitățile pe care trebuie să le realizeze și a conceput deja un plan pentru îndeplinirea acestor cerințe, termenul de mobilizare de 30 de zile este apreciat ca fiind suficient.

Termenul de mobilizare se circumscrie și necesităților entității contractante de a realiza, într-un termen rezonabil, prestarea serviciului de transport public de călători pe ruta Cluj - (...), rută închisă parțial traficului feroviar.

Entitatea contractantă nu stabilește termene de mobilizare care să corespundă sau să fie adaptate necesităților de organizare ale fiecărui potențial ofertant în cadrul procedurii de atribuire, ci termenele se stabilesc în legătură cu necesitățile entității contractante pentru realizarea activității.

Cerința privind durata de mobilizare se adresează tuturor posibililor ofertanți interesați de prestarea serviciului, indiferent de zona geografică din care provin și nu afectează/denaturează concurența.

În ceea ce privește celelalte critici de nelegalitate ale documentației de atribuire formulate în contestație, ca urmare a măsurilor de remediere adoptate contestația nu le-a mai susținut, aspect care rezultă din punctul de vedere transmis la data de 08.03.2024.

Entitatea contractantă, solicită Consiliului să constate că, prin formularea criticilor la documentație contestația urmărește prelungirea termenului de depunere a ofertei respectiv să își creeze un avantaj față de ceilalți competitori, prin introducerea în caietul de sarcini a unor condiții care să îl favorizeze.

În concluzie, pentru motivele arătate solicită respingerea contestației formulate împotriva documentației de atribuire a contractului de „(...)”, documentație publicată în SEAP în data de 20.02.2024, împreună cu anunțul de participare nr. CN1065424 ca fiind netemeinică și nelegală.

De asemenea solicită respingerea cererilor de modificare a documentației de atribuire care privește:

b.1. Inserarea cerințelor obligatorii în cadrul caietului de sarcini, cap. 4 Cerințe organizatorice, subcapitolul 4.1 - cerințe generale, alin. 4.1.1. , după lit. d) se va introduce litera d') cu privire la protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap în sensul facilitării accesului acestor persoane în mijloacele de transport în comun;

b.2. Majorarea perioadei de mobilizare prin modificarea prevederilor de la cap. 5 - Modalitatea de implementare a contractului, a subcapitolului 5.3.1. - Condiții referitoare la mobilizare, alin. 5.3.1, precum și a cererilor subsecvente acestor pretenții cuprinse la literele c) - f).

Pe cale de consecință, solicită respingerea capetelor de cerere subsecvente acestor pretenții, urmând a modifica documentația și de a crea simetrie între acte doar cu privire la aspectele acceptate a se modifica, înscrise în „Măsuri de remediere” adoptate.

În data de 17.04.2024, înregistrate la CNSC cu nr. 24090/18.04.2024, (...) SA a depus concluzii scrise, reiterând solicitările din contestație și prezentând argumente suplimentare în susținere.

Documentele din dosarul achiziției, necesare soluționării cauzei au fost transmise Consiliului prin adresa nr. CJ 1 10/1/153/28.03.2024,

înregistrate la Consiliu cu nr. 20213/02.04.2024, fiind completate cu adresa înregistrată la CNSC cu nr. 22811/12.04.2024.

În data de 18.04.2024, înregistrate la CNSC cu nr. 24287/18.04.2024, entitatea contractantă a transmis documente în completarea celor din dosarul cauzei.

Din documentele depuse de părți și din susținerile acestora, Consiliul constată următoarele:

În vederea încheierii acordului - cadru având ca obiect „(...)”, cod CPV 60130000-8 (...) (Rev. 2), (...), în calitate de entitate contractantă, a inițiat procedura de licitație deschisă, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. CN1065424/20.02.2024.

Din informațiile anunțului de participare, Consiliul a reținut că valoarea estimată a acordului - cadru de servicii este de 36.135.000 lei, fără TVA, criteriul de atribuire este „cel mai bun raport calitate-preț”, iar depunerea ofertelor a fost stabilită inițial la data de 25.03.2024, ora 15:00. În prezent procedura este suspendată de Consiliu, prin Încheierea nr. (...) din 11.03.2024, ca urmare a solicitării adresate de societatea contestatoare.

Fiind nemulțumită de modul în care autoritatea contractantă a stabilit cerințele documentației de atribuire, (...) SA a formulat contestația în analiză, prin care a solicitat obligarea entității contractante la eliminarea prevederilor nelegale ale documentației de atribuire și la modificarea documentației de atribuire în conformitate cu prevederile legale în vigoare, respectiv:

a) eliminarea prevederilor nelegale din documentația de atribuire a procedurii de atribuire;

b) modificarea documentației de atribuire în conformitate cu prevederile legale în vigoare, și pe cale de consecință, inclusiv modificarea Contractului de servicii, cât privește:

b.1. inserarea cerințelor obligatorii în cadrul caietului de sarcini, cap. 4 Cerințe organizatorice, subcapitolul 4.1 - cerințe generale, alin. 4.1.1, după lit. d) se va introduce litera d`) cu privire la protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap în sensul facilitării accesului acestor persoane în mijloacele de transport în comun;

b.2. Majorarea perioadei de mobilizare prin modificarea prevederilor de la cap. 5 - Modalitatea de implementare a contractului, a subcapitolului 5.3.1 - condiții referitoare la mobilizare, alin. 5.3.1;

b.3. eliminarea mențiunii „nejustificată” din cadrul cap. 8 - Condiții referitoare la confirmarea curselor efectuate, la recepția serviciului și efectuarea plăților, subcapitolul 8.6 Recepția serviciilor, alin. 8.6.3, lit. ii) din Caietul de sarcini;

b.4. Corelarea anexelor 1 și 2 la caietul de sarcini, în sensul:

- regularizării timpilor de deplasare pe traseu corelați, inclusiv cu intensitatea traficului la anumite ore sau intervale orare.

- regularizarea orelor de pornire de la capetele de traseu corelate cu cerințele din caietul de sarcini în ceea ce privește prezentarea autovehiculului cu 15 minute înainte de plecarea în cursa autobuzelor autocarelor.

- arondarea autobuzelor/autocarelor pe trasee, astfel încât acestea să nu fie nevoite să efectueze curse în gol și să respecte graficele de circulație cu orarul din anexe.

c) completarea documentației de atribuire și a caietului de sarcini cu obligațiile legale în ceea ce privește transportul public, care deși sunt impuse prin actele normative incidente, în mod nelegal nu au fost cuprinse în cadrul documentației de atribuire, cât privește lit. b.1.- b.4, de la capătul de cerere b);

d) crearea simetriei între prevederile caietului de sarcini al licitației și contractul de servicii, cât privește lit. b.1.- b.4, de la capătul de cerere b);

e) completarea contractului de servicii cu prevederile caietului de sarcini, a documentației și a prevederilor legale, cât privește lit. b.1.-b.4, de la capătul de cerere b);

f) obligarea entității contractante la continuarea procedurii de atribuire cu respectarea dispozițiilor legale în materia achizițiilor publice prin modificarea cerințelor disproporționate documentației de atribuire menționate la pct. b1- b4, care conduc la restrângerea artificială a concurenței;

- suspendarea procedurii de atribuire, până la soluționarea contestației, în temeiul art. 22 alin. (1) din Legea nr. 101/2016,

- în subsidiar, în cazul în care nu este posibilă remedierea documentației de atribuire, în concordanță cu prevederile legale în vigoare, anularea procedurii de atribuire, în conformitate cu prevederile art. 26 alin (2) lit. c) din Legea 101/2016.

- accesul la dosarul achiziției.

În conformitate cu prevederile art. 61¹ alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, (...) SA a făcut dovada constituirii cauțiunii corespunzătoare, în valoare de 220.000,00 lei, conform recipisei de consemnare nr. 210022667/1, eliberată de CEC BANK – Sucursala Bistrița, în data de 06.03.2024.

Recipisa de consemnare se va restitui în condițiile stipulate de art. 1064 din Codul de procedură civilă, coroborate cu dispozițiile art. 61¹ alin. (5), (6) și (7) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Trecând la soluționarea contestației, se constată că aceasta este îndreptată împotriva documentației de atribuire și este motivată de faptul că, pe de o parte lipsesc anumite specificații tehnice din cuprinsul caietului de sarcini, iar pe de altă parte, unele dintre cerințele caietului

de sarcini, inclusiv din Anexele 1 și 2 la caietul de sarcini, sunt fie restrictive, fie nelegal impuse.

O primă critică a contestatoarei privește faptul că, în mod nelegal, entitatea contractantă nu a prevăzut în documentația de atribuire obligația dotării mijloacelor de transport public cu echipamente speciale în vederea asigurării accesului neîngrădit și al persoanelor cu dizabilități, respectiv rampe de acces.

Cu referire la acest aspect, Consiliul reține că societatea contestatoare a solicitat entității contractante clarificări, iar aceasta a prezentat răspuns prin adresa nr. CJ 1 10/1/114/06.03.2024, publicată în SEAP, la data de 06.03.2024, prin care a precizat următoarele:

"... La întocmirea documentației pentru procedura de achiziție s-a urmărit impunerea unor condiții legale și criterii general obligatorii, nerestrictive și nediscriminatorii tuturor operatorilor interesați să participe la procedura de achiziție, astfel încât să se asigure o participare cât mai largă a potențialilor ofertanți și să existe o reală competiție.

De asemenea, au fost luate în considerare și prevederile legale referitoare la protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap.

Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, la art. 22 se prevede că: *Autoritățile administrației publice locale, precum și societățile comerciale ce dețin licență de traseu au obligația să ia următoarele măsuri specifice în vederea asigurării transportului în comun al persoanelor cu handicap:*

a) *să achiziționeze mijloace de transport în comun adaptate nevoilor persoanelor cu handicap, dotate inclusiv cu sisteme de avertizare audio și video;*

b) *să adapteze mijloacele de transport în comun aflate în circulație, în limitele tehnice posibile, conform reglementărilor în vigoare, pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu handicap, inclusiv în ceea ce privește dotarea acestora cu sisteme de avertizare audio și video.*

In concluzie, prevederea legală se adresează societăților comerciale ce dețin licență de traseu care au obligația legală de a achiziționa mijloace de transport care să îndeplinească această cerință, respectiv să adapteze mijloacele de transport în comun aflate în circulație, în limitele tehnice posibile.

Prin caietul de sarcini nu putem impune niciunei societăți comerciale achiziționarea de mijloace de transport adaptate nevoilor persoanelor cu handicap, dotate inclusiv cu sisteme de avertizare audio și video și nici să adapteze mijloacele de transport în comun aflate în circulație, deoarece nu suntem autoritate publică locală și nu suntem în prezența unui contract de concesiune/delegare a unui serviciu public.

De asemenea, nu se poate impune nici cerința solicitată ca ***Toate mijloacele*** de transport în comun folosite în prestarea serviciului de transport călători ***vor fi echipate/adaptate*** cu echipamente speciale în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii.

La procedura de achiziție a serviciului se utilizează criteriului de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț”, conform factorilor de evaluare prevăzuți în

caietul de sarcini și în documentația de atribuire, factori care includ aspecte calitative, de mediu în legătură directă, obiectivă și relevantă cu obiectul contractului.

Factorii de evaluare utilizați pentru determinarea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere al criteriului calitate - preț și ponderea acestora sunt: (...)

Dotarea autocarelor/autobuzelor cu rampe de acces pentru persoane cu dizabilități nu este factor de evaluare de sine stătător.

Astfel, ofertanții au posibilitatea de a participa la procedură cu autocare/autobuze de generație mai nouă, ce pot fi dotate constructiv cu rampă pentru accesul persoanelor cu dizabilități (locomotorii, acces scaun cu roțile), aspect care este înscris în cartea de identitate a acestora sau cu autocarele/autobuzele de generație mai veche, care pot să fie sau să nu fie adaptate cu aceste facilități, în limitele tehnice posibile. Evaluarea autobuzelor ce urmează a fi utilizate se realizează la factorul 5 Vechimea medie a parcului de autobuze.

De asemenea, trebuie ținut cont că autobuzele/autocarele care sunt solicitate prin Caietul de sarcini pentru efectuarea serviciului de transport regulat special de călători cu autobuze/autocare de înlocuire a trenurilor de călători nu sunt de tipul celor utilizate în transportul urban, ci sunt autocare/autobuze care se deplasează pe distanțe relativ mari, care trebuie să aibă cel puțin 50 de locuri pe scaune, inclusiv șofer și să asigure condiții de confort pentru efectuarea călătoriei.

Mai mult, **la nivelul entității contractante (...) (...) Calatori se aplică reglementări proprii pentru asigurarea serviciilor de asistență pentru persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap, reglementări cuprinse în Anexa 10 a Deciziei Directorului General nr. 35/08.07.2023. Conform acestor reglementări, în baza solicitării scrise a persoanei cu dizabilități, adresată cu 24 de ore anterior plecării în cursă, personalul (...) asigură îmbarcarea și debarcarea la destinație a acestor persoane. Aceste reglementări se aplică și în cazul serviciilor de transport de călători cu autocare/autobuze de înlocuire a trenurilor de călători, având în vedere că serviciul public este asigurat de către (...), în baza Contractului de servicii publice aprobat prin H.G. nr. 1453/2022 nu de operatorul de transport cu autocare/autobuze de înlocuire a trenurilor de călători.**

Pentru aceste considerente, având în vedere că la nivelul titularului serviciului public de transport - (...) (...) - există reglementări specifice privind asigurarea accesului neîngrădit la transport și acordarea de facilități acestei categorii de persoane, că transportul cu autocarele de înlocuire a trenurilor de călători sunt însoțite de personal (...) care poate asigura asistență și acorda ajutor în vederea îmbarcării și debarcării persoanelor cu dizabilități, nu suntem de acord cu introducerea în caietul de sarcini a obligației, în sarcina operatorilor economici participanți, ca toate mijloacele de transport în comun folosite în prestarea serviciului de transport călători să fie echipate/adaptate cu echipamente speciale în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii.

În acest context, solicitarea de introducere a acestei cerințe în caietul de sarcini poate fi apreciată de către alți posibili ofertanți ca fiind excesivă, restrictivă și discriminatorie și să conducă la o nouă contestare a cerinței, având în vedere posibilitatea de interpretare a prevederilor Legii 448/2006.”

Este de reținut și faptul că, în caietul de sarcini, la cap. 1, pct. 1.1 Introducere, s-au precizat următoarele: “Obiectivul general al caietului de sarcini constă în **achiziția serviciului de transport auto alternativ transportului feroviar în conformitate cu prevederile OUG 131/2023** de modificare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, OG 27/2011, **în vederea asigurării transportului de călători pe relația (...) - (...) și retur, (...) -Huedin și retur, Aghireș-Huedin și retur, Bratca -Huedin și retur, Bratca -(...) și retur, (...) -Bratca și retur, Aghireș -(...) și retur cu mijloace de transport auto**, pe distanțele în care liniile de cale ferată sunt închise circulației feroviare, cu luarea în considerare a mersului trenurilor și stațiile de cale ferată care trebuie atinse.

Transportul călătorilor se va realiza cu autocar/autobuz de înlocuire tren de călători - servicii regulate speciale, definite la art. 2 pct. 3 din Regulamentul (CE) nr. 1.071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, precum și cel prevăzut la art. 76 alin. (1) pct. 2 lit. b) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare O.G. nr. 27/2011.

Prin definiție, **servicii regulate speciale** înseamnă serviciile regulate, indiferent de cine sunt organizate, care asigură transportul unor categorii precizate de persoane cu excluderea altor persoane.

Caietul de sarcini face parte integrantă din documentația pentru elaborarea și prezentarea ofertei constituind ansamblul cerințelor pe baza cărora se elaborează de către operatorul economic propunerea tehnică și financiară.

Caietul de sarcini conține specificații și indicații privind regulile de bază care trebuie respectate astfel încât operatorii economici să elaboreze propunerea tehnică și financiară corespunzător cu necesitățile entității contractante.

Cerințele impuse prin Caietul de sarcini vor fi considerate ca fiind minimale și obligatorii. În acest sens orice oferta prezentată, care se abate de la prevederile Caietului de sarcini, va fi luată în considerare, dar numai în măsura în care propunerea tehnică presupune asigurarea unui nivel calitativ superior cerințelor minimale din Caietul de sarcini.

Orice oferta de servicii care se abate de la prevederile Caietului de sarcini sau prezintă servicii cu caracteristici inferioare celor prevăzute în acesta sau care nu satisfac cerințele impuse în acesta, va fi respinsă ca neconformă.”

Față de cerința a cărei lipsă din documentația de atribuire este criticată de societatea contestatoare, respectiv obligația dotării mijloacelor de transport public cu echipamente speciale **în vederea**

asigurării accesului neîngrădit și al persoanelor cu dizabilități, sunt considerate incidente următoarele prevederi legale:

– din Convenția privind drepturile persoanelor cu dizabilități, adoptată la New York de Adunarea Generală a Organizației Națiunilor Unite la 13 decembrie 2006, deschisă spre semnare la 30 martie 2007 și semnată de România la 26 septembrie 2007, transpusă în legislația națională prin Legea nr. 221/2010 pentru ratificarea Convenției privind drepturile persoanelor cu dizabilități, adoptată la New York de Adunarea Generală a Organizației Națiunilor Unite, art. 9 Accesibilitate, pct. 1 lit. a), **Pentru a da persoanelor cu dizabilități posibilitatea să trăiască independent și să participe pe deplin la toate aspectele vieții, statele părți vor lua măsurile adecvate pentru a asigura acestor persoane accesul, în condiții de egalitate cu ceilalți, la mediul fizic, la transport, informație și mijloace de comunicare, inclusiv la tehnologiile și sistemele informatice și de comunicații și la alte facilități și servicii deschise sau furnizate publicului, atât în zonele urbane, cât și rurale. Aceste măsuri, care includ identificarea și eliminarea obstacolelor și barierelor față de accesul deplin, trebuie aplicate, printre altele, la:**

a) clădiri, drumuri, **mijloace de transport** și alte facilități interioare sau exterioare, inclusiv școli, locuințe, unități medicale și locuri de muncă;

– din Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap:

- art. 1 **Prezenta lege reglementează drepturile și obligațiile persoanelor cu handicap acordate în scopul integrării și incluziunii sociale a acestora;**

- art. 2 **Persoanele cu handicap sunt acele persoane cărora mediul social, neadaptat deficiențelor lor fizice, senzoriale, psihice, mentale și/sau asociate, le împiedică total sau le limitează accesul cu șanse egale la viața societății, necesitând măsuri de protecție în sprijinul integrării și incluziunii sociale.** (2) De dispozițiile prezentei legi beneficiază copiii și adulții cu handicap, cetățeni români, cetățeni ai altor state sau apatrizi, pe perioada în care au, conform legii, domiciliul ori reședința în România.

- art. 3 **Protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap** au la bază următoarele principii: a) **respectarea drepturilor și a libertăților fundamentale ale omului;** b) **prevenirea și combaterea discriminării;** c) **egalizarea șanselor;** d) **egalitatea de tratament în ceea ce privește încadrarea în muncă și ocuparea forței de muncă;** e) **solidaritatea socială;** f) **responsabilizarea comunității;** g) **subsidiaritatea;** h) **adaptarea societății la persoana cu handicap;** i) **interesul persoanei cu handicap;** j) **abordarea integrată;** k) **parteneriatul;** l) **libertatea opțiunii, a controlului sau/și a deciziei asupra propriei vieți, a serviciilor și formelor de sprijin de care beneficiază;** m) **abordarea centrată pe persoană în furnizarea de servicii;** n) **protecție împotriva neglijării și abuzului;** o) **alegerea alternativei celei mai puțin restrictive în determinarea sprijinului și asistenței necesare;** p) **integrarea și incluziunea socială a persoanelor cu handicap, cu**

drepturi și obligații egale cu ale tuturor celorlalți membri ai societății, cu respectarea nevoilor specifice persoanelor cu handicap.

- art. 4 Autoritățile publice, furnizorii de servicii sociale, reprezentanții societății civile, precum și **persoanele fizice și juridice responsabile de aplicarea prezentei legi au obligația să promoveze, să respecte și să garanteze drepturile persoanei cu handicap**, stabilite în concordanță cu prevederile Cartei sociale europene revizuite, adoptată la Strasbourg la 3 mai 1996, ratificată prin Legea nr. 74/1999, precum și cu celelalte acte interne și internaționale în materie la care România este parte.

- art. 7 **Promovarea și respectarea drepturilor persoanelor cu handicap revin, în principal, autorităților administrației publice locale** unde își are domiciliul sau reședința persoana cu handicap și, în subsidiar, respectiv complementar, autorităților administrației publice centrale, societății civile și familiei sau reprezentantului legal al persoanei cu handicap. (2) **În baza principiului egalizării șanselor, autoritățile publice competente au obligația să asigure resursele financiare necesare și să ia măsuri specifice pentru ca persoanele cu handicap să aibă acces nemijlocit și neîngrădit la servicii.** (3) Legitimația acordată persoanelor cu handicap este eliberată de direcțiile generale de asistență socială și protecția copilului județene, respectiv ale sectoarelor municipiului București, costurile fiind suportate din bugetele acestora, și este valabilă și recunoscută pe întreg teritoriul țării.

- art. 22 Autoritățile administrației publice locale, precum și **societățile comerciale ce dețin licență de traseu au obligația să ia următoarele măsuri specifice în vederea asigurării transportului în comun al persoanelor cu handicap:**

- a) **să achiziționeze mijloace de transport în comun adaptate nevoilor persoanelor cu handicap, dotate inclusiv cu sisteme de avertizare audio și video;**

- b) **să adapteze mijloacele de transport în comun aflate în circulație, în limitele tehnice posibile, conform reglementărilor în vigoare, pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu handicap, inclusiv în ceea ce privește dotarea acestora cu sisteme de avertizare audio și video;**

- c) să realizeze, în colaborare ori în parteneriat cu persoane juridice, publice sau private, programe de transport al persoanelor cu handicap.

- art. 64 **Pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap la transport și călătorie, până la 31 decembrie 2010, autoritățile administrației publice locale au obligația să ia măsuri pentru:**

- a) **adaptarea tuturor mijloacelor de transport în comun aflate în circulație;**

- b) **adaptarea tuturor stațiilor mijloacelor de transport în comun conform prevederilor legale, inclusiv marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces spre ușa de intrare în mijlocul de transport;**

c) **montarea panourilor de afișaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu handicap vizual și auditiv în mijloacele de transport public;**

d) **imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport în comun.**

(2) În termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi, toți operatorii de taxi au obligația să asigure cel puțin o mașină adaptată transportului persoanelor cu handicap care utilizează fotoliul rulant.

(3) Constituie discriminare refuzul conducătorului de taxi de a asigura transportul persoanei cu handicap și a dispozitivului de mers.

(4) Până la data de 31 decembrie 2007, autoritățile administrației publice locale competente au obligația să ia măsuri pentru:

a) adaptarea trecerilor de pietoni de pe străzile și drumurile publice conform prevederilor legale, inclusiv marcarea prin pavaj tactil;

b) montarea sistemelor de semnalizare sonoră și vizuală la intersecțiile cu trafic intens.

(5) Câinele-ghid care însoțește persoana cu handicap grav are acces liber și gratuit în toate locurile publice și în mijloacele de transport.

(6) Până la data de 31 decembrie 2010, **administratorii infrastructurii feroviare și operatorii de transport feroviar au următoarele obligații:**

a) **să adapteze cel puțin un vagon și stațiile principale de tren, pentru a permite accesul persoanelor cu handicap care utilizează fotoliul rulant;**

Aplicare.

b) **să marcheze prin pavaj tactil contrastant căile spre peroanele de îmbarcare, ghișee sau alte utilități.**

– din Legea nr. 99/2016, art. 165 alin. (4) și (5), **Pentru toate achizițiile destinate utilizării de către persoane fizice, indiferent dacă este vorba de publicul larg sau de personalul entității contractante, specificațiile tehnice se definesc astfel încât să țină seama de cerințele de accesibilitate ale persoanelor cu dizabilități sau de conceptul de proiectare pentru toate categoriile de utilizatori, cu excepția cazurilor temeinic justificate. (5) În cazul în care printr-un act juridic al Uniunii Europene sunt introduse cerințe de accesibilitate obligatorii, specificațiile tehnice se definesc, în ceea ce privește cerințele de accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități sau conceptul de proiectare pentru toate categoriile de utilizatori, prin trimitere la cerințele obligatorii astfel introduse.**

Prin raportare la cele reținute, inclusiv la prevederile legale în vigoare se consideră că, în mod eronat, entitatea contractantă a omis să cuprindă în documentația de atribuire cerințe cu referire la obligația dotării mijloacelor de transport public cu echipamente speciale în vederea asigurării accesului neîngrădit **și al persoanelor cu dizabilități.**

Susținerea entității contractante cu privire la faptul că obligația dotării mijloacelor de transport public cu echipamente speciale în vederea asigurării accesului neîngrădit și al persoanelor cu dizabilități, ar

aparține doar autorităților administrației publice locale, nu poate fi acceptată ca întemeiată, fapt care rezultă din prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap.

Astfel, în conformitate cu prevederile art. 7 din Legea nr. 448/2006, art. 7 ***Promovarea și respectarea drepturilor persoanelor cu handicap revin, în principal, autorităților administrației publice locale unde își are domiciliul sau reședința persoana cu handicap și, în subsidiar, respectiv complementar, autorităților administrației publice centrale, societății civile și familiei sau reprezentantului legal al persoanei cu handicap. (2) În baza principiului egalizării șanselor, autoritățile publice competente au obligația să asigure resursele financiare necesare și să ia măsuri specifice pentru ca persoanele cu handicap să aibă acces nemijlocit și neîngrădit la servicii.***

Prin urmare, există prevăzută o astfel de obligație, în principal, autorităților administrației publice locale de a promova și respecta drepturile persoanelor cu handicap, inclusiv de asigurare a serviciilor sociale, precum și a transportului, în discuție în speța analizată.

Mai mult, conform prevederilor art. 64 alin. (6) din Legea nr. 448/2006, pentru administratorii infrastructurii feroviare și operatorii de transport feroviar sunt prevăzute următoarele obligații:

- a) ***să adapteze cel puțin un vagon și stațiile principale de tren, pentru a permite accesul persoanelor cu handicap care utilizează fotoliul rulant;***
- b) ***să marcheze prin pavaj tactil contrastant căile spre persoanele de imbarcare, ghișee sau alte utilități.***

În aceste condiții, se consideră că, **pentru a se promova și respecta drepturile persoanelor cu handicap**, inclusiv de asigurare a serviciilor de transport, în conformitate cu prevederile mai sus evocate și redate, se consideră că **se impune precizarea în cuprinsul caietului de sarcini a obligației ca, pentru un număr minim de mijloace de transport** folosite în asigurarea serviciului care se achiziționează, număr care va fi precizat operatorilor economici, **să se asigure echipare/adaptare cu echipamente speciale pentru a asigura accesul neîngrădit și al persoanelor cu dizabilități.**

Astfel, raportat la cerințele legislației incidente, mai sus reținute, **entitatea contractantă va stabili și indica operatorilor economici numărul minim de mijloace de transport** care vor fi folosite în asigurarea serviciului care se achiziționează și **care vor fi echipate/adaptate cu echipamente speciale pentru a asigura accesul neîngrădit și al persoanelor cu dizabilități.**

Nu este necesar ca pentru îndeplinirea unei astfel de cerințe să existe un factor de evaluare, cum a apreciat entitatea contractantă ci, doar o precizare explicită în cadrul caietului de sarcini și, implicit în cadrul celorlalte informații și/sau documente care cuprind referiri legate de acest aspect, precum caietul de sarcini și formularul de contract.

Cât privește faptul susținut de achizitoare că a prevăzut pentru criteriu de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț” **Vechimea medie a parcului de autocare/autobuze (P5) – 30 pct.**, este de reținut că, deși operatorii economici vor fi interesați de ofertarea unui parc de autocare/autobuze cu vechime medie cât mai mică, în vederea obținerii unui punctaj cât mai mare, această situație nu va garanta faptul că aceste mijloace de transport care vor asigura serviciul ofertat vor fi echipate corespunzător **și pentru persoanele cu dizabilități**.

Mai mult, după cum a susținut și societatea contestatoare prin concluziile scrise din data de 17.04.2024, **”chiar și de ultimă generație de ar fi toate mijloacele de transport oferite acestea nu prezintă garanția deținerii rampei de acces pentru persoanele cu dizabilități ...”**.

În ceea ce privește faptul susținut de achizitoare că **”la nivelul entității contractante (...) (...) Calatori se aplică reglementări proprii pentru asigurarea serviciilor de asistență pentru persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap**, reglementări cuprinse în Anexa 10 a Deciziei Directorului General nr. 35/08.07.2023. Conform acestor reglementări, în baza solicitării scrise a persoanei cu dizabilități, adresată cu 24 de ore anterior plecării în cursă, personalul (...) asigură îmbarcarea și debarcarea la destinație a acestor persoane. **Aceste reglementări se aplică și în cazul serviciilor de transport de călători cu autocare/autobuze de înlocuire a trenurilor de călători, având în vedere că serviciul public este asigurat de către (...), în baza Contractului de servicii publice aprobat prin H.G. nr. 1453/2022 nu de operatorul de transport cu autocare/autobuze de înlocuire a trenurilor de călători”**, se consideră că aceste măsuri nu pot acoperi în integralitate prevederile legislației incidente, mai sus reținute.

Se determină astfel faptul că entitatea contractantă are obligația de a asigura pentru serviciul de transport, respectarea drepturilor persoanelor cu dezabilități, prin impunerea cerinței referitoare la dotarea unui număr minim de mijloace de transport folosite în asigurarea serviciului care se achiziționează, care să fie echipate/adaptate cu echipamente speciale pentru a asigura accesul neîngradit **și al persoanelor cu dizabilități**.

Critica autoarei contestației din acest punct de vedere se consideră întemeiată, în parte.

Este de reținut și faptul că, în privința acestui aspect, Consiliul s-a pronunțat și prin decizia nr. 2858/C3/3047, 3049, 3050, 3052 din data de 24.12.2021. Decizia a fost atacată cu plângere la Curtea de Apel Cluj, care a fost admisă, în parte, prin Decizia nr. 148/08.02.2022 (dosar nr. 34/33/2022), fiind menținută decizia Consiliului în partea privind corectarea documentației de atribuire referitor la obligativitatea viitorului operator de servicii de transport de a asigura ca toate mijloacele de transport în comun implicate în viitorul contract să fie adaptate pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu handicap.

Este adevărat că în decizia amintită, a Consiliului, autoritate contractantă era o autoritate publică locală, însă, câtă vreme și pentru **operatorii de transport feroviar sunt prevăzute cel puțin obligații de adaptate a cel puțin unui vagon și stațiile principale de tren, pentru a permite accesul persoanelor cu handicap** care utilizează fotoliul rulant, se consideră că, **în mod similar, trebuie procedat și pentru transportul auto** alternativ transportului feroviar, în conformitate cu OUG nr. 131/2023, art. I pct. 6 lit. gg).

Pe de altă parte, contrar celor susținute de entitatea contractantă, nu este în discuție obligația impunerii niciunei societăți comerciale de a achiziționa mijloace de transport adaptate nevoilor persoanelor cu handicap, dotate inclusiv cu sisteme de avertizare audio și video și nici să adapteze mijloacele de transport în comun aflate în circulație, ci obligația de a se asigura respectarea drepturilor persoanelor cu dizabilități, prin impunerea cerinței referitoare la dotarea unui număr minim de mijloace de transport folosite în asigurarea serviciului de transport interurban (număr minim stabilit de achizițoare), care să fie echipate/adaptate cu echipamente speciale **pentru a asigura accesul neîngradit și al persoanelor cu dizabilități.**

Prin urmare, entitatea contractantă va fi obligată la remedierea documentației de atribuire, prin includerea în caietul de sarcini, la cap. 4 "Cerințe obligatorii", subcap. 4.1 "Cerințe generale", după lit. d) a lit. d`) care va cuprinde obligația de dotare a unui număr minim de mijloace de transport folosite în asigurarea serviciului de transport interurban (număr stabilit de entitatea contractantă), care să fie echipate/adaptate cu echipamente speciale **pentru a asigura accesul neîngradit și al persoanelor cu dizabilități.**

În ceea ce privește solicitarea contestatoarei de completare a Anexei nr. 3 la caietul de sarcini – Mijloace de transport din dotarea ofertantului, cu coloana nr. 20, în care se va indica "rampă pentru accesul persoanelor cu dizabilități", se consideră întemeiată, fiind în directă legătură cu critica anterior analizată și față de care s-a constatat că sunt necesare măsuri de remediere a caietului de sarcini.

Astfel, în cadrul acestei coloane nr. 20, ofertanții vor preciza "DA" sau "NU", după cum îndeplinesc sau nu cerința referitoare la echiparea/adaptarea numărului minim de vehicule stabilite, cu echipamente speciale pentru a asigura accesul neîngradit și al persoanelor cu dizabilități.

Confirmarea îndeplinirii acestei cerințe se va realiza de către ofertanți prin orice document, pentru exemplificare, cartea de identitate a autovehiculului, rubrica mențiuni.

Cu referire la critica societății contestatoare privind cerința caietului de sarcini de la cap. 5 "Modalitatea de implementare a contractului", subcap. 5.3.1 "Condiții referitoare la mobilizare", alin. 5.3.1 "*Perioada de mobilizare cuprinde perioada dintre data intrării în vigoare a contractului*

de transport și data de începere efectivă a prestării serviciului, dar nu mai mult de 15 zile”, se constată, pe de o parte, că în privința acestui aspect, autoritatea contractantă a adoptat măsuri de remediere, publicate în SEAP la data de 06.03.2024.

Este de reținut că, prin contestație, autoarea acesteia în referire la perioada de mobilizare a precizat următoarele: “În ceea ce privește acest motiv de nelegalitate, opinăm că decizia entității contractante de stabilire a termenului de mobilizare de 15 zile creează discriminare între operatorii rezidenți din cele 2 capete de traseu și subscrisa.

În cadrul perioadei de mobilizare, subscrisa are următoarele obligații:

- a). obligația de a înființa **punct de lucru la unul din capetele de traseu** sau într-unul din cele 2 județe;
- b). obligația de semnare **contract cu furnizorii de carburant** din apropierea zonei de desfasurare a serviciilor de transport;
- c). obligația de semnare **contract pentru spălătorie igienizare**, cu o stație autorizată din zona de desfasurare a serviciilor de transport;
- d). obligația de semnare **contract pentru chirie spații de parcare** în zona de desfasurare a serviciilor de transport;
- e). obligația de semnare contract cu au **atelier de service autorizat** conform caietului de sarcini în zona de desfasurare a serviciilor de transport;
- f). obligația de a **angaja/completa numărul de conducători auto necesar** pentru efectuarea serviciului, de a angaja mecanici, etc.

Perioada de mobilizare presupune un timp anume în vederea dotării cu echipamentele solicitate, precum și îndeplinirea celorlalte obligații, motiv pentru care apare cu evidenta ca aceste demersuri nu pot fi îndeplinite într-un interval de 15 de zile, ba chiar mai mult, sunt imposibil de realizat în acest interval, astfel cum impune Autoritatea Contractantă prin Documentatia de Atribuire, prevedere a documentației care, apreciem, că restrânge concurența.

În acest sens, considerăm că lipsa unor termene adecvate și rezonabile încalcă principiul nediscriminării, întrucât nu oferă potențialilor ofertanți șanse egale și în același timp, îngreuează dreptul acestora de a participa la licitația publică.

De altfel, opinia subscrisei este că un intervalul cu durata adecvată și rezonabilă este de minim 60 de zile.

Prin stabilirea unui interval de timp atât de redus, consideram ca Entitatea Contractantă sfidează hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene din 23 decembrie 2009, CoNISMă, C - 305/08: EU: C: 2009: 807, pct. 37, din care reiese ca unul dintre obiectivele normelor Uniunii Europene, în materia achizițiilor publice, este deschiderea spre o concurență cât mai extinsă posibil.

Astfel, este lesne de observat ca această deschidere spre concurență ar trebui să o aibă și Entitatea Contractantă și, drept urmare, documentația de atribuire ar trebui să cuprindă prevederi care să permită participarea la procedura de atribuire a unui număr cât mai mare de ofertanți, iar nu prin elemente, aparent neimportante, sa creeze premisele unei restrangeri a concurenței.

Asadar, va solicitam sa constatatati ca in considerarea formei actuale a documentatiei de atribuire, opinam ca Entitatea Contractanta restrange în mod nejustificat concurența, creând lipsă de transparență și discriminare, încălcând inclusiv prevederile art. 63 din Legea 99/2016 potrivit căroră:

(1) Entitățile contractante nu vor concepe sau structura achizițiile sectoriale ori elemente ale acestora cu scopul exceptării acestora de la aplicarea dispozițiilor prezentei legi sau al restrângerii artificiale a concurenței.

(2) In sensul alin. (1), se consideră că există o restrângere artificială a concurenței în cazul în care achiziția sectorială ori elemente ale acesteia sunt concepute sau structurate cu scopul de a favoriza sau dezavantaja în mod nejustificat anumiți operatori economici."

Totodată, se reține că, prin măsurile de remediere publicate de entitatea contractantă în data de 06.03.2024, cu referire la acest aspect a precizat următoarele: "... în mod eronat contestatorul apreciază că are obligația ca în perioada de mobilizare să înființeze un punct de lucru la unul din capetele de traseu sau în unul din cele două județe.

Această cerință este specifică contractelor de concesiune de servicii publice, ori nu suntem în prezența unui asemenea contract.

Nicăieri în documentația de atribuire (caiet de sarcini, model de acord cadru, model de contract subsecvent) nu se regăsește cerința care să impună ofertanților înființarea unui punct de lucru la unul din capetele de traseu sau în unul din cele două județe (Cluj, Bihor).

Cu toate acestea, având în vedere prevederile subcapitolului 5.3, punctul 5.3.2. potrivit căruia în perioada de mobilizare operatorii economici vor fi desfășurate minim următoarele activități:

a.) obținerea licențelor de traseu, pentru traseele care necesită această licență;

b.) angajarea personalului necesar pentru prestarea serviciului, inclusiv personal cu atribuții pentru repararea și întreținerea mijloacelor de transport și manager de transport, însoțite de dovada calificării profesionale aferente fiecărei activități și fiecărui personal angajat;

c.) dotarea mijloacelor de transport conform cerințelor din documentația de atribuire, inclusiv cu mijloace de monitorizare prin GPS a acestora;

d.) asigurarea locurilor pentru parcare autocarelor/autobuzelor;

e.) asigurarea atelierului de reparații auto, care deține autorizație cel puțin pentru clasele de autorizare I și II emisă de către autoritatea competentă pentru activități sau lucrări conform cu marca și tipul autobuzelor din ofertă.

f.) asigurarea stației de spălare și igienizare a autovehiculelor, autorizată, conform prevederilor legale, de către autoritățile competente;

g.) asigurarea stației de alimentare cu carburanți autorizată, conform prevederilor legale;

h.) prezentarea contractelor de asigurare a persoanelor transportate și a bagajelor acestora, precum și a contractelor de asigurare obligatorie RCA pentru fiecare autovehicul (copie conforma cu originalul);

i.) asigurarea dotărilor speciale de urmărire și coordonare în trafic a mijloacelor de transport, de intervenție și de depanare și de organizare și funcționare a activității de dispecerat;

și luând în considerare că termenul legal pentru emiterea licențelor de traseu (în cazul în care sunt necesare) este de 30 de zile,

Suntem de acord cu modificarea prevederilor subcapitolului 5.3, punctul 5.3.1., sens în care conținutul acestuia va fi: "*Perioada de mobilizare cuprinde perioada dintre data intrării în vigoare a contractului de transport și data de începere efectivă a prestării serviciului, dar nu mai mult de 30 de zile calendaristice*", perioadă în care se pot realiza integral și nediscriminatoriu obligațiile prevăzute la subcapitolului 5.3, punctul 5.3.2."

Față de explicațiile prezentate de entitatea contractantă și de majorarea perioadei de mobilizare în discuție de la 15 zile prevăzute inițial **la 30 de zile**, prin punctul de vedere din data de 08.03.2024, societatea contestatoare a susținut că remedierea efectuată nu este de natură să înlăture criticile din contestație, precizând totodată că, "Se poate observa fără putință de tăgadă faptul că Autoritatea contractantă nu a analizat niciun motiv pentru care termenul de 15 zile inițial dispus nu a fost unul corect, precum în niciun caz nu au analizat de ce termenul de 30 de zile stabilit prin măsurile de remediere poate fi apreciat ca fiind suficient pentru îndeplinirea tuturor condițiilor impuse la subcapitolul 5.3. pct. 5.3.2.

Subscrisa în continuare apreciem că Autoritatea contractantă nu a analizat în mod temeinic și prin raportare la circumstanțele faptice impuse de obligațiile subcapitolului 5.3, care este timpul rezonabil necesar pentru operatorii economici pentru mobilizare, sens în care termenul de 30 de zile este insuficient raportat la resursele umane, administrative, vehicule, resurse etc, este insuficient pentru realizarea mobilizării, fiind în măsură să îngreuească dreptul operatorilor economici de a participa la licitația publică, încălcându-se astfel principiul nediscriminării.

Autoritatea contractantă nu a luat în nicio secundă în calcul care sunt măsurile necesare a fi parcurse de operatorii economici pentru mobilizarea personalului necesare desfășurării activității de transport, dar și a punerii la dispoziție a autovehiculelor impuse. Apreciam că niciun operator economic care va desfășura transportul public pe traseul Cluj(...) nu are 30 conducători de autovehicule auto disponibili, fiind necesare a fi efectuate proceduri de angajare, interviuri, analize, protecția muncii, instruire, pregătire etc NUMAI pentru angajarea personalului necesar desfășurării activității - în mod evident niciun operator economic nu deține personalul disponibil și liber de obligații care să presteze serviciul de transport, astfel cum apreciată Autoritatea contractantă.

Având în vedere toate considerentele prezentate anterior, solicităm Onoratului Consiliu să dea eficiență prevederilor legale invocate în cadrul contestației, să rețină faptul că Autoritatea contractantă nu a analizat în niciun fel care este raționamentul, prin raportare la situația reală a unui operator economic, pentru care sunt suficiente 30 de zile pentru perioada de mobilizare, iar nu 60, astfel cum a propus subscrisa, fiind imperios necesar a se dispune modificarea perioadei de mobilizare, astfel cum subscrisa a solicitat, de la 30 de zile, conform măsurii de remediere, la 60 de zile, apreciind subscrisa că acesta este un termen rezonabil pentru mobilizarea și

îndeplinirea tuturor condițiilor impuse de Autoritatea contractantă în subpunctul 5.3, pct. 5.3.2."

Având în vedere criticile societății contestatoare, explicațiile aduse de entitatea contractantă, prin raportare la activitățile care urmează a fi desfășurate în perioada de mobilizare în discuție, precum și cele precizate de contestatoare prin punctul de vedere din data de 08.03.2024, se consideră că nu există motive pentru a se aprecia că termenul de 30 zile stabilit ar fi insuficient.

Doar pentru că se impune angajarea unui număr de 30 conducători de autovehicule auto disponibili, pentru care este necesară efectuarea de proceduri de angajare, interviuri, analize, protecția muncii, instruire, etc. nu se poate considera că perioada de mobilizare majorată de achizitoare de la 15 zile la 30 zile ar fi insuficientă, câtă vreme, activitățile necesare a fi desfășurate în perioada de mobilizare se vor realiza prin gruparea lor și nu distinct, respectiv în fiecare zi, o activitate dintre cele necesare în perioada de mobilizare, indicate și de achizitoare în cuprinsul măsurilor de remediere din data de 06.03.2024.

Pentru aceste motive, se consideră că perioada de mobilizare a fost corect majorată de achizitoare la **30 de zile** și reflectă nevoia acesteia, nefiind identificate argumente care să conducă la o nouă majorare a acestei perioade.

Critica societății contestatoare din acest punct de vedere se consideră nefondată.

În ceea ce privește critica autoarei contestației cu referire la cerința caietului de sarcini de la cap. 8 "Condiții referitoare la confirmarea curselor efectuate, la recepția serviciului și efectuarea plăților", subcapitolul 8.6 "Recepția serviciilor", alin. 8.6.3, lit. ii) *"de a refuza la plată serviciilor de transport efectuate cu o întârziere, nejustificată, mai mare de 30 de minute de la graficul de circulație"*, se constată că se solicită următoarea reformulare: *"de a refuza la plată serviciilor de transport efectuate cu o întârziere **d v presta**, mai mare de 30 de minute de la graficul de circulație"*.

Totodată, se reține că, prin măsurile de remediere publicate în SEAP la data de 06.03.2024, entitatea contractantă contractantă a precizat că este de acord cu reformularea prevederii caietului de sarcini astfel cum a solicitat contestatoarea, respectiv *"de a refuza la plată serviciilor de transport efectuate **cu o întârziere d v presta**, mai mare de 30 de minute de la graficul de circulație"*, motiv pentru critica sub acest aspect este rămasă fără obiect.

Cât privește criticile contestatoarei în referire la motivele de nelegalitate ale Anexelor 1 și 2 la caietul de sarcini, susținând că, prin forma prezentă a acestor două anexe privind Programul de transport și graficele de circulație, entitatea contractantă ar fi încălcat principiile care stau la baza efectuării unui serviciu de transport prin curse regulate,

cursă compusă din turul și returul unui traseu, se reține că s-au solicitat următoarele:

- Regularizarea timpilor de deplasare pe traseu corelați, inclusiv cu intensitatea traficului la anumite ore sau intervale orare.

- Regularizarea orelor de pornire de la capetele de traseu corelate cu cerințele din caietul de sarcini în ceea ce privește prezentarea autovehiculului cu 15 minute înainte de plecarea în cursa autobuzelor autocarelor.

- Arondarea autobuzelor/autocarelor pe trasee, astfel încât acestea să nu fie nevoite să efectueze curse în gol și să respecte graficele de circulație cu orarul din anexe.

Față de aceste critici, prin măsurile de remediere publicate în SEAP la data de 06.03.2024, entitatea contractantă a adus următoarele precizări: "a) **Anexele nr. 1 și 2 nu pot face obiectul unor critici de nelegalitate, deoarece sunt întocmite în baza contractului de servicii publice aprobat prin HG 1453/2022, respectiv a Actelor adiționale la acesta, semnate între (...) (...) și ARF.**

Anexa 1 la Caietul de sarcini prezintă programul de transport, cu indicarea traseelor autobuzelor/autocarelor de înlocuire a trenurilor de călători, numărul de autobuze/autocare necesar pentru fiecare parcurs, capacitatea acestora, etc.

În Anexa 2 la caietul de sarcini transmisă ofertanților reprezintă o determinare a timpilor de parcurs pe baza cronometrărilor efectuate în trafic prin parcurgerea întregului traseu și prin respectarea vitezelor de circulație, ținând seama de toate restricțiile legale date de siguranța circulației rutiere.

De asemenea pentru calculul duratei totale a parcursurilor s-a ținut seama și de timpul de staționare necesar pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor.

În susținerea aspectului invocat în contestație potrivit căruia nu se pot respecta timpii de mers alocați de subscrisa pentru efectuarea parcursurilor cu autobuze contestatorul a prezentat un tabel în care a analizat timpii de mers pentru parcursul (...) - (...).

Ori, în tabelul prezentat, pentru parcursul (...) - (...) contestatorul a indicat niște timpi de mers denumiți "Estimat (...)" și "Timp real".

Ca o primă observație, probabil din eroare de calcul, în coloana "Estimat (...)" contestatorul a indicat că parcursul (...) - (...) se realizează în 2 ore și 45 minute, ori, din simpla însumare a timpilor indicați de contestator în penultima coloană, timpul estimate de (...) este de 172 de minute, respectiv 2 ore și 52 de minute.

În ceea ce privește timpii estimați de contestator în ultima coloană, indicați ca "Timp real", consideram ca aceștia sunt calculați în mod arbitrar, fără a ține cont de prevederile caietului de sarcini.

În ceea ce privește timpii de mers, aceștia au fost indicați de (...) (...) în Anexa 2, a treia coloană, iar potrivit determinărilor efectuate, timpii reali de parcurs a distanței (...) (...) sunt de 2 ore și 52 minute, fără a ține seama de

opriri. Timpul necesar efectiv parcugerii acestui traseu rezultă din însumarea timpilor de parcurs cu timpii necesari staționării în stațiile de oprire necesar îmbarcării/debarcării călătorilor, acest timp fiind estimat la un minut pentru fiecare oprire din parcurs. Având în vedere că autobuzele de înlocuire a trenurilor de călători pe ruta Cluj (...) au 9 stații de oprire, timpul de parcurs total este de 3 ore și un minut (autobuz de înlocuire cu indicativul REA 3011).

Acești timpi de mers sunt similari cu cei utilizați la ora actuală de către transportatorii feroviari care au contractate servicii de transport auto de înlocuire, iar aceste date pot fi verificate pe site-urile oficiale ale firmelor S.C. Transferoviar și S.C. Interregional.

Spre exemplificare, S.C. Transferoviar, care efectuează deja transport cu autobuze de înlocuire a trenurilor de călători, pe parcursul (...) - (...) (parcurs analizat și în contestația formulată) are un timp de parcurs de 3 ore și 28 minute pentru autobuzul de înlocuire A10033 în condițiile în care are 29 de opriri a câte un minut pe aceeași relație.

De asemenea, S.C. Interregional, care efectuează deja transport cu autobuze de înlocuire a trenurilor de călători, pe parcursul (...) - Alesd are un timp de parcurs de 3 ore și 21 minute pentru autobuzul de înlocuire 10559.2, având un număr de 30 opriri.

Urmând aceeași logică, timpul necesar pentru parcurgerea aceluiași traseu prevăzut de (...) (...), de 3 ore și 1 minut se încadrează în timpii de parcurs real efectuați de firmele care efectuează deja transport de călători pe aceeași rută.

În determinarea timpilor de mers regulat al curselor de autobuze nu se poate ține cont de intensitatea traficului, în anumite momente, deoarece nu se poate reglementa o excepție.

În consecință, având în vedere că timpii de mers indicați în Anexa 2 de (...) sunt echivalenți cu timpii de mers real efectuați de firmele concurente care deja efectuează transport cu autobuze, nu este necesar ca la acest moment să se regularizeze timpii de deplasare pe traseu cu intensitatea traficului la anumite ore sau intervale orare.

Mai mult, potrivit caietului de sarcini **Cap. 11. Verificare și monitorizare mod îndeplinire/executare contract**, activitățile de transport sunt supuse evaluării periodice sau la cererea uneia dintre părți, conform punctului 11.7 Prevederi contractuale privind monitorizarea activităților, conform cărora (i) La intervalele de 3 luni Achizitorul va analiza și revizui activitățile derulate în cadrul serviciului. Graficul de circulație al autobuzelor/autocarelor și programele de circulație se pot revizui ori de câte ori o impun necesitățile de transport sau modificările legislative intervenite pe parcursul derulării contractului (modificări ale Contractului de servicii publice, ordine ale Ministerului Transporturilor, ARF, etc.).

(ii) **Părțile vor organiza ședințe de monitorizare de regulă trimestrial, sau ori de câte ori este necesar sau intervin modificări ale Programului de transport sau ale graficului de circulație, la solicitarea scrisă a uneia din părți.**

În baza acestor prevederi, în situația în care va fi necesar, pe durata derulării serviciilor de transport, graficul de circulație poate suferi adaptări orare.

b) În ceea ce privește solicitarea de regularizare a orelor de pornire de la capetele de traseu corelate cu cerințele din caietul de sarcini în ceea ce privește prezentarea autovehiculului cu 15 minute înainte de plecarea în cursa autobuzelor, precizăm următoarele:

- timpii de prezentare cu 15 minute sunt obligatorii în stațiile (...) și (...), unde sunt poziționate și câte 2 autobuze/autocare rezervă,

- pentru capetele de traseu în care, după sosirea unui autobuz de înlocuire tren se formează și pleacă în continuare în altă cursă, prezentarea se va face conform graficului de circulație și împerechere (orientativ) pe care îl anexăm prezentei, în aceste situații nefiind obligatorie prezentarea autobuzelor cu 15 minute anterior plecării în cursă.

c) În ceea ce privește arondarea autobuzelor/autocarelor pe trasee, astfel încât acestea să nu fie nevoite să efectueze curse în gol și să respecte graficele de circulație cu orarul din anexe, vă transmitem, anexat prezentei, un grafic de circulație și împerechere a autobuzelor care are un caracter orientativ, ofertanții având posibilitatea ca, în baza expertizei pe care o au în domeniu, să întocmească și să utilizeze grafice de împerechere proprii, cu eficiență economică maximă, astfel încât să elimine curse în gol care nu pot face obiectul contractului.”

Față de explicațiile aduse de enitatea contractantă, prin punctul de vedere din 08.03.2024, societatea contestatoare a precizat următoarele: «Privitor la ultima critică a subscrisei din cadrul contestației, am luat la cunoștință faptul că Autoritatea contractantă a clarificat care este perioada de timp, respectiv că cele 15 minute se raportează la întârzierea calculată la plecare în cursă din stația (...) și stația Cluj, în acord cu graficul atașat Măsurilor de remediere, așadar, suntem de acord ca timpii de prezentare cu 15 minute sunt obligatorii numai în stațiile (...) și (...), nu și în celelalte stații capete de traseu nominalizate în Anexa 1, conform măsurilor de remediere dispuse.

De asemenea, întrucât Autoritatea contractantă a prezentat și un grafic orientativ de împerechere a autobuzelor care a fost întocmit ținând cont de cele 15 min anterioare plecării în cursă numai în stațiile (...) și (...), **suntem de acord cu clarificarea dată.**

Pe de altă parte, înțelegem că **Autoritatea contractantă și-a asumat ca timpii de deplasare sunt cei reali și totodată a fost de acord cu regularizarea timpilor de deplasare dacă aceasta situație o impune** „în situația în care va fi necesar, pe durata derulării serviciilor de transport, graficul de circulație poate suferi adaptări orare”.»

Din aceste motive, reținând că societatea contestatoare este de acord cu clarificările aduse de achizitoare, se constată că și aceste ultime critici din contestație sunt rămase fără obiect.

Pentru aceste motive, se constată că se impune remedierea documentației de atribuire, demers posibil, în condițiile în care procedura este suspendată, motiv pentru care, Consiliul va respinge, ca nefodată, solicitarea contestatoarei de anulare a procedurii.

În considerarea celor constatate, cu respectarea prevederilor art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite, în parte, contestația formulată de (...) SA, în contradictoriu cu (...) „(...)” S.A. – SRTFC CLUJ, în calitate de entitate contractantă. Va obliga entitatea contractantă la modificarea caietului de sarcini, la cap. 4 "Cerințe obligatorii", subcap. 4.1 "Cerințe generale", după lit. d) urmând a se introduce lit. d`) care va cuprinde obligația de **dotare a unui număr minim de mijloace de transport, stabilit de achizitoare**, folosite în asigurarea serviciului de transport în cauză, care să fie echipate/adaptate cu echipamente speciale **pentru a asigura accesul neîngrădit și al persoanelor cu dizabilități**, completarea în consecință și a celorlalte informații și/sau documente din procedură, precum și **completarea Anexei nr. 3 la caietul de sarcini cu coloana nr. 20 care să evidențieze îndeplinirea sau nu a cerinței privind asigurarea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități**, în termen de cel mult 15 zile de la data primirii prezentei. În cadrul termenului menționat, modificările dispuse vor fi aduse la cunoștința operatorilor economici interesați prin publicarea acestora în SEAP, cu stabilirea implicită a unui nou termen de depunere a ofertelor.

Se va respinge, ca nefondată, solicitarea contestatoarei privind anularea procedurii, în condițiile în care este posibilă remedierea documentației de atribuire, procedura fiind suspendată.

Pe cale de consecință, se vor respinge, ca nefondate și celelalte solicitări ale contestatoarei.

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

Admite, în parte, contestația formulată de (...) SA, reprezentată convențional prin (...), cu sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură în (...), în contradictoriu cu (...), cu sediul în (...), în calitate de entitate contractantă.

Obligă entitatea contractantă la modificarea caietului de sarcini, la cap. 4 "Cerințe obligatorii", subcap. 4.1 "Cerințe generale", după lit. d) urmând a se introduce lit. d`) care va cuprinde obligația de **dotare a unui număr minim de mijloace de transport, stabilit de achizitoare**, folosite în asigurarea serviciului de transport în cauză, care să fie echipate/adaptate cu echipamente speciale **pentru a asigura accesul neîngrădit și al persoanelor cu dizabilități**, completarea în

consecință și a celorlalte informații și/sau documente din procedură, precum și **completarea Anexei nr. 3 la caietul de sarcini cu coloana nr. 20 care să evidențieze îndeplinirea sau nu a cerinței privind asigurarea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități**, în termen de cel mult 15 zile de la data primirii prezentei. În cadrul termenului menționat, modificările dispuse vor fi aduse la cunoștința operatorilor economici interesați prin publicarea acestora în SEAP, cu stabilirea implicită a unui nou termen de depunere a ofertelor.

Se vor respinge, ca nefondate, solicitările contestatoarei privind anularea procedurii, precum și celelalte solicitări formulate.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

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.