

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

DECIZIE

Nr. .../.../...

Data: ...

Prin contestația înregistrată la C.N.S.C. sub nr. .../..., înaintată de ... SRL, cu sediul în ..., înmatriculată în Registrul Comerțului sub nr. ..., CUI ..., reprezentată legal prin administrator ... și convențional de SCA Toader și Asociații, cu sediul ales în vederea comunicării actelor de procedură în ..., formulată împotriva raportului procedurii nr. 23182/24.08.2023 și a adreselor de comunicare nr. 23389, nr. 23395, nr. 23400, nr. 23403, nr. 23405, nr. 23407, nr. 23410, nr. 23412 și nr. 23413 din 28.08.2023, documente aferente lotului nr. 6 – *Grupa 6 – 6 trasee*, lotului nr. 7 – *Grupa 7 – 7 trasee*, lotului nr. 10 – *Grupa 10 – 8 trasee*, lotului nr. 15 – *Grupa 15 – 5 trasee* și lotului nr. 16 – *Grupa 16 – 3 trasee*, emise de ..., cu sediul în ..., în calitate de entitate contractantă, în cadrul procedurii licitație deschisă, organizată online, în vederea atribuirii unui contract având ca obiect *Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a ...*, ce a fost inițiată prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. .../..., s-au solicitat:

«1. *Anulare Comunicările nr. 23389, nr. 23395; nr. 23400; nr. 23403; nr. 23405; nr. 23407; nr. 23410; nr. 23412; nr. 23413 toate din data de 28.08.2023, prin care ni s-a comunicat rezultatul procedurii de licitație deschisă în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate în aria teritorială de competența a ...”, în ceea ce privește loturile, 6, 7, 10, 15, 16;*

2. *Anularea Raportului Procedurii nr. 23182 din data de 24.08.2023, precum și a tuturor documentelor emise de Autoritatea Contractantă în ceea ce privește stabilirea:*

- *pentru lotul 6 – a ofertei Asocierii ... S.R.L. (lider) – ... S.R.L. (asociat) – ... S.R.L. (asociat) (în continuare „Asocierea ...”), ca fiind admisibilă, precum și a tuturor actelor subsecvente, cu consecința respingerii ca neconformă a ofertei depuse de acest ofertant, întrucât*

oferta nu îndeplinește cerințele minime impuse prin documentația de atribuire;

- pentru lotul 7 – a ofertei depuse de ... S.R.L., ca fiind admisibilă, precum și a tuturor actelor subsecvente, cu consecința respingerii ca neconformă a ofertei depuse de acest ofertant, întrucât oferta nu îndeplinește cerințele minime impuse prin documentația de atribuire;

- pentru lotul 10 – a ofertei depuse de ... S.R.L.,

- pentru lotul 15 – a ofertei depuse de ... S.R.L.,

- pentru lotul 16 – a ofertei depuse de ... S.R.L.,

ca fiind admisibilă/e, precum și a tuturor actelor subsecvente, cu consecința respingerii ca neconformă/e a ofertei depuse de ofertantul declarat câștigător, întrucât oferta nu îndeplinește cerințele minime impuse prin documentația de atribuire;

3. Obligarea Autorității Contractante la continuarea procedurii de atribuire în cauză, prin reevaluarea ofertelor și stabilirea ofertelor câștigătoare dintre ofertele admisibile, cu respectarea prevederilor legale în materia achizițiilor publice».

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

... SRL formulează contestația înregistrată la C.N.S.C. sub nr. .../..., împotriva raportului procedurii nr. 23182/24.08.2023 și a adreselor de comunicare nr. 23389, nr. 23395, nr. 23400, nr. 23403, nr. 23405, nr. 23407, nr. 23410, nr. 23412 și nr. 23413 din 28.08.2023, documente aferente lotului nr. 6 – *Grupa 6 – 6 trasee*, lotului nr. 7 – *Grupa 7 – 7 trasee*, lotului nr. 10 – *Grupa 10 – 8 trasee*, lotului nr. 15 – *Grupa 15 – 5 trasee* și lotului nr. 16 – *Grupa 16 – 3 trasee*, emise de ..., solicitând cele redată în partea introductivă.

I. Preliminar, contestatorul prezintă pe scurt procedura de atribuire în cauză, punctând valoarea estimată a loturilor nr. 6, 7, 10, 15 și 16, precum și ofertanții declarați câștigători în cadrul acestora:

- pentru lotul 6: Asocierea ... SRL - ... SRL - ... SRL cu un punctaj total de 94.40 puncte;

- pentru lotul 7: ... SRL, cu un punctaj total de 94.40 puncte;

- pentru lotul 10: ... SRL, cu un punctaj total de 94.86 puncte;

- pentru lotul 15: ... SRL, cu un punctaj total de 93.87 puncte;

- pentru lotul 16: ... SRL, cu un punctaj total de 94.88 puncte.

II. Petentul apreciază că justifică un interes determinat, legitim, personal, născut și actual, întrucât maniera în care entitatea contractantă a înțeles să evalueze ofertele operatorilor economici desemnați câștigători pentru loturile mai sus menționate creează societății sale un prejudiciu substanțial, materializat în pierderea șansei de câștig a procedurii de atribuire.

În opinia sa, șansele de a i se atribui contractul de achiziție publică sunt reale, dat fiind că îndeplinește toate cerințele legale și cele impuse de entitatea contractantă în procedura de atribuire.

III. ... SRL punctează că, pentru lotul nr. 6, oferta sa a fost clasată pe locul 2, dar cea câștigătoare nu este, în fapt, o ofertă conformă, acceptabilă și admisibilă.

Detaliind, subliniază că, potrivit dispozițiilor art. 23¹ alin. (4) din Legea nr. 92/2007, ofertanții pot face dovada îndeplinirii cerinței privind experiența similară, fie prin prezentarea unei liste cu principalele contracte similare de servicii publice de transport călători prestate în

ultimii 3 ani, cu indicarea valorilor contractelor, fie prin prezentarea unei liste cu licența/licențele de traseu din care să reiasă vechimea pe traseu în ultimii 3 ani, cu indicarea veniturilor realizate din prestarea respectivelor servicii.

În vederea îndeplinirii acestei cerințe, mai arată, Asocierea ... SRL - ... SRL - ... SRL a declarat ca experiența similară un număr de 5 licențe de traseu: licența de transport nr. 00223309; licența de transport nr. 0223307; licența de transport nr. 0223308; licența de transport nr. 0227947 și licența de transport nr. 0227946.

În urma unei solicitări de clarificări a entității contractante, asocierea declarată câștigătoare a prezentat, în vederea demonstrării experienței similare, doar 3 licențe din cele 5 anterior menționate: licența de transport nr. 00223309, licența de transport nr. 0223307 și licența de transport nr. 0223308; astfel, deși entitatea contractantă ar fi trebuit să constate lipsa celorlalte 2, aceasta a decis să declare, în mod nelegal, oferta câștigătoare, afirmă petentul.

Subliniind că oferta sa îndeplinește întru totul cerința cu privire la experiența similară, este de părere că, prin modul în care a ales să acționeze, organizatoarea procedurii a încălcat principiul tratamentului egal.

În concret, susține că, atât timp cât ... a solicitat expres depunerea unor documente pentru demonstrarea experienței similare, iar asocierea criticată a refuzat depunerea acestora, entitatea contractantă era ținută să facă aplicarea dispozițiilor art. 134 alin. (5) din Normele metodologice, însă, în mod nelegal și cu gravă încălcare a principiilor din domeniul achizițiilor publice, nu a respins oferta acestuia, chiar dacă răspunsul la solicitarea de clarificări a fost unul neconcludent. În susținere, invocă jurisprudența CNSC.

În contextul prezentat, contestatorul apreciază că oferta declarată câștigătoare, trebuia, de fapt, respinsă ca inadmisibilă, în temeiul art. 143 alin. (2) din normele metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 99/2016.

... SRL susține că și propunerea financiară a ofertantului criticat prezintă o serie de neconformități, fapt ce relevă, în aprecierea sa, modul superficial de evaluare aplicat de entitatea contractantă.

Mai exact, arată că tot în capitolul C - „Capacitate tehnică și profesională” din cadrul DUAЕ, asocierea desemnată câștigătoare a declarat următoarele cifre de afaceri:

- ... SRL - 1.460.000 lei
- ... SRL - 1.054.000 lei
- ... SRL - 3.945.104,87 lei.

Redând prevederile fișei de date, cap. III, pct. 1.2) – „Ofertantul (Operator Economic individual sau Asociere de Operatori Economici) trebuie să dovedească o medie a cifrei de afaceri anuală în domeniul obiectului contractului, în ultimele 3 exerciții financiare încheiate (2019, 2020, 2021) de cel puțin: (..) Lot. 6 - Grupa 06 - 301.415,91 lei”, face următoarele precizări:

- asocierea criticată nu a prezentat balanțele de verificare cont 704 - venituri din transport. Or, entitatea contractantă a solicitat, în vederea demonstrării capacității economice și financiare, ca operatorii economici să dovedească o cifră de afaceri anuală pentru anii 2019-2022 în

domeniul transporturilor, iar nu cifra anuală a societății, existând o evidentă distincție între venituri obținute din transport și totalitatea veniturilor obținute de către societate; dovada faptului că aceste venituri declarate de Asociera ... SRL - ... SRL - ... SRL sunt venituri din transport, raportat la obiectul contractului din prezenta procedură, nu există și nici nu a fost solicitată de către entitatea contractantă.

- sumele indicate de către asociera au fost declarate pentru perioada 14.12.2019 - 14.12.2022, însă, raportat la data de depunere a

ofertei, care s-a împlinit în data de 14.12.2022 ora 15:00, acestea sunt eronate și, în mod nelegal, declarate ca fiind în cuantumul menționat.

- data depunerii ofertei a fost stabilită pentru 14.12.2022 ora 15:00; oferta fiind depusă chiar la data de 14.12.2022, este evident că nu avea cum să fie calculată, din punct de vedere al veniturilor, cu includerea zilei de 14.12.2022, care la ora 15:00 nu putea fi apreciată ca fiind încheiată din punct de vedere fiscal.

- deși entitatea contractantă a solicitat balanțele contabile pentru 2019-2022, ofertantul a depus bilanțurile aferente perioadei 14.12.2019 - 14.12.2022; astfel, se poate observa că acesta nu a trimis, în primul rând, balanțele contabile pentru a se putea verifica sume indicate și, în al doilea rând, că a depus bilanțurile incomplete pentru anul 2019.

Totodată, contestatorul arată că, prin răspunsul oferit de asocierea declarată câștigătoare la solicitarea de clarificări a organizatoarei procedurii, pentru justificarea prețului aparent neobișnuit de scăzut al acesteia, aceasta a indicat un consum de carburant de 14-20 litri. Totuși, ținând cont de consumul mediu indicat chiar de producătorii autovehiculelor respective, susține că valoarea menționată este nereală.

Pe de altă parte, indică faptul că, pentru traseele din cadrul lotului nr. 6, ofertantul criticat a declarat următoarele:

Traseu	Autovehicule	Amortizar e	Cheltuieli cu saliile	Salarii	Contribuții
32	Auto nou otokar 35 loc	486000	194400	114696	79704
22	Auto nou microbuz 19 loc	72000	64800	38232	26568
34	Auto nou microbuz 19 loc	72000	64800	38232	26568
35	Auto nou microbuz 19 loc	72000	64800	38232	26568
36	...	203200	64800	38232	26568
37	Auto nou otokar 35loc	117000	64800	38232	26568
rezervă	Auto nou otokar 35loc	-	-	-	-

Astfel, după cum se poate observa, pentru traseul 36, asocierea a indicat că transportul va fi asigurat de către autovehiculul înmatriculat sub nr. ..., indicând suma de amortizare de 203.200 lei/an, cheltuieli cu

salariile în cuantum de 64.800 lei, salarii 38.232 și contribuții de 26568 lei. Or, precizează contestatorul, suma de amortizare nu poate fi în niciun caz 203.200 lei/an, întrucât pe traseul nr. 36, în cadrul balanței analitice a ofertantului pentru mijlocului fix ptr. ..., amortizarea lunară este de 5.151,27 lei. Această sumă înmulțită cu 12 luni dă un total de 61.815,24 lei/an, sumă ce reprezintă amortizarea pe care asocieria criticată trebuia să o declare la momentul întocmirii ofertei.

De asemenea, petentul semnalează că programul de circulație al tuturor celor 6 trasee este de luni până duminică, iar raportat la orele de

muncă ce pot fi prestate de către fiecare șofer, respectiv 8h/zi și un maxim de 40h/săptămână, și ținând cont de dispozițiile Codului muncii, Asocierea ... SRL - ... SRL - ... SRL trebuia să indice un minim de 14 șoferi, respectiv un minim de 14 x salariile acestora, precum și 14 x cheltuielile cu salariile.

Punctând faptul că aceasta a declarat doar 11 șoferi, este de părere că nu poate respecta prevederile legale în vigoare, aspect pe care entitatea contractantă trebuia să îl constate dacă evaluarea, în ceea ce privește ofertantul criticat, nu ar fi fost una superficială.

... SRL apreciază că prețul ofertat de către asocierea declarată câștigătoare nu este nicidecum unul justificat și corect, întrucât așa cum rezultă din tabelul atașat supra, nu a avut în vedere includerea costurilor cu autovehiculul de rezervă, astfel cum s-a impus prin documentația de atribuire (deși a fost punctat pentru factorul de evaluare aferent ofertei tehnice).

În acest sens, redă prevederile Anexei nr. 8, pag. 57 – *„Numărul total de autovehicule active: - 8 din care 4 vehicule cu capacitatea mai mică sau egală cu 22 de locuri și 4 vehicule cu capacitatea mai mare sau egală cu 2 de locuri. Numărul total de vehicule de rezervă: 1 din care 1 vehicul cu capacitatea egală sau mai mare de 23 de locuri”*, dar și pe cele ale cap. II.2.5. din fișa de date – *„La acest factor se acordă puncte pentru fiecare autovehicul care va fi utilizat la executarea unui traseu din cadrul grupei. Punctajul se cumulează și apoi se face media aritmetică”*.

Deși este indicat faptul că „există” un autovehicul de rezervă, nu au fost luate în calcul cheltuielile cu acesta, care se puteau ridica la un quantum destul de mare raportat la toate costurile pe care le antamează, precum: RCA, ITP, asigurare călători bagaje, CASCO, amortizări etc, adaugă contestatorul. Aceste cheltuieli influențează în mod cert și evident calculul tarifului lei/km/loc pe fiecare traseu, însă au fost intenționat omise pentru ca prețul propus să fie unul cât mai mic, mai menționează.

Concluzionând cele expuse cu privire la lotul nr. 6, transmite că entitatea contractantă a procedat la evaluarea în mod vădit superficială a ofertei Asocierii ... SRL - ... SRL - ... SRL, aceasta prezentând în realitate o ofertă neconformă ce nu respectă documentația de atribuire.

III. În ceea ce privește oferta declarată câștigătoare pentru lotul nr. 7 (a ... SRL), contestatorul afirmă că aceasta nu este conformă, acceptabilă și admisibilă.

În continuarea afirmației sale, reiterează că ofertantul (ca și în cazul lotului nr. 6, unde este lider de asociere), a prezentat un nr. de 5 licențe în vederea demonstrării experienței profesionale cerute prin documentația de atribuire. Prin răspunsul la solicitarea de clarificări a

entității contractante, a prezentat doar 3 dintre acestea, neprobând, de fapt, cele cerute de

Prin faptul că organizatoarea procedurii a considerat admisibilă și a declarat câștigătoare oferta în astfel de împrejurări, aceasta a încălcat principiul tratamentului egal, susține petentul. Acesta reia afirmația potrivit căreia entitatea contractantă era ținută să facă aplicarea dispozițiilor art. 134 alin. (5) din Normele metodologice, răspunsul ofertantului clasat pe primul loc fiind neconcludent. Din nou, invocă jurisprudența Consiliului, în susținere.

Totodată, contestatorul arată că a semnalat o serie de neconformități în cuprinsul propunerii financiare a ... SRL, identice cu cele din cuprinsul propunerii financiare depuse pentru lotul nr. 6 al procedurii, sens în care le reexpune.

În plus, indică faptul că, pentru cele 7 trasee din cadrul lotului nr. 7, ofertantul criticat a declarat următoarele:

Traseu	Autovehicule	Amortizar e	Cheltuieli cu salarile	Salarii	Contribuții
38	B21TDP, B26TDP	124000	129600	76464	52536
39	Auto nou microbuz 19 loc	62000	36000	21240	14760
40	Auto nou microbuz 19 loc	94000	64800	38232	26568
41	Auto nou otokar 35loc	196000	64800	38232	26568
42	B17TDP	189007	64800	38232	26568
43	Auto nou microbuz 19 loc	240000	64800	38232	26568
44	Auto nou otokar 35loc= 2 BUC	4780000	129600	76464	53136
rezervă	Auto nou otokar 35loc	-	-	-	-

Astfel cum se poate observa, în ceea ce privește traseul 38, ofertantul declarat câștigător a declarat că transportul va fi asigurat de către autovehiculul înmatriculat sub nr. B21TDP și cel cu nr. B26TDP, indicând suma de amortizare de 124.000 lei/an, cheltuieli cu salariile în cuantum de 129.600 lei, salarii de 76464 lei și contribuții de 52.536 lei.

Or, precizează contestatorul, suma de amortizare nu poate fi în niciun caz 124.000 lei/an, întrucât pe traseul nr. 38, în cadrul balanței analitice a ofertantului pentru mijloacele fixe B21TDP și B26TDP, amortizarea lunară este de 4.254 lei, care înmulțită cu 12 luni dă un total de 51.048 lei/an, iar suma de 4.349 lei/lună înmulțită cu 12 luni dă un total de 52.191,96 lei/an. Astfel, cele două sume totalizează 103.239,96 lei și nicidecum 124.000 lei/an, astfel cum în mod greșit a indicat STEPTRAS SRL la momentul întocmirii ofertei sale.

De asemenea, petentul pune în vedere că programul de circulație a tuturor celor 7 trasee efectuate cu un număr de 9 autovehicule, este de luni până duminică, iar raportat la orele de muncă ce pot fi prestate de către fiecare șofer, respectiv 8h/zi și un maxim de 40h/săptămână, calculând timpii de conducere din programul de transport și ținând cont de dispozițiile Codului muncii, rezultă faptul că ofertantul criticat trebuie să indice un minim de 16 șoferi, respectiv un minim de 16 x salariile acestora, precum și 16 x cheltuielile cu salariile.

Punctând faptul că aceasta a declarat doar 14 șoferi, este de părere că nu poate respecta prevederile legale în vigoare, aspect pe care entitatea contractantă trebuia să îl constate dacă evaluarea, în ceea ce privește ofertantul criticat, nu ar fi fost una superficială.

... SRL apreciază că prețul ofertat de către asocieria declarată câștigătoare nu este nicidecum unul justificat și corect, întrucât așa cum rezultă din tabelul atașat supra, nu a avut în vedere includerea costurilor cu autovehiculul de rezervă, astfel cum s-a impus prin documentația de atribuire (deși a fost punctat pentru factorul de evaluare aferent ofertei tehnice).

În acest sens, redă prevederile Anexei nr. 8, pag. 66, cap. II.2.7 – *„Numărul total de autovehicule active: - 9 din care 5 vehicule cu capacitatea mai mică sau egală cu 22 de locuri și 4 vehicule cu capacitatea mai mare sau egală cu 23 de locuri. Numărul total de vehicule de rezervă: 1 din care 1 vehicul cu capacitatea egală sau mai mare de 23 de locuri”*, precum și pe cele ale Cap. II.2.5. din fișa de date – *„La acest factor se acordă puncte pentru fiecare autovehicul care va fi utilizat la executarea unui traseu din cadrul grupei. Punctajul se cumulează și apoi se face media aritmetică”*.

Deși este indicat faptul că „există” un autovehicul de rezervă, nu au fost luate în calcul cheltuielile cu acesta, care se puteau ridica la un quantum destul de mare raportat la toate costurile pe care le antamează, precum: RCA, ITP, asigurare călători bagaje, CASCO, amortizări etc, adaugă contestatorul. Aceste cheltuieli influențează în mod cert și evident calculul tarifului lei/km/loc pe fiecare traseu, însă au fost intenționat omise pentru ca prețul propus să fie unul cât mai mic, mai menționează.

Raportat la aceste aspecte, concluzionează că, în ceea ce privește lotul nr. 7, evaluarea ofertei declarate câștigătoare a fost una superficială, în realitate aceasta fiind neconformă întrucât nu respectă prevederile documentației de atribuire.

IV. Tratând lotul nr. 10 al procedurii, contestatorul subliniază că ofertantul declarat câștigător – ... SRL - a declarat în cadrul propunerii tehnice că va asigura prestarea serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ teritoriale ... cu următoarele autovehicule:

- Traseu 055 - euro 6, capacitate de transport 35 locuri, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA026779, an fabricație 2022;

- Traseu 056:

1. euro 6, capacitate de transport 35 locuri, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA027769, an fabricație 2022;

2. euro 6, capacitate de transport 35, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA027770, an fabricație 2022;

- Traseu 057 - euro 6, capacitate de transport 35, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA026787, an fabricație 2022;
- Traseu 058 - euro 6, capacitate de transport 35, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA026796, an fabricație 2022;
- Traseu 059 - euro 6, capacitate de transport 35, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA026791, an fabricație 2022;
- Traseu 060 - euro 6, capacitate de transport 35, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA026793, an fabricație 2022;

- Traseu 061 - euro 6, capacitate de transport 35, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA026798, an fabricație 2022;
- Traseu 062 - euro 6, capacitate de transport 35, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA027750, an fabricație 2022;
- Rezerva - B723COD, euro 6, 35 locuri, categoria I, an fabricație 2017.

Făcând trimitere la Anexa nr. 8, Cap. II.2.7., precizează că ... SRL licitează vehicule din clasa M3, respectiv un autovehicul marca OTOKAR înmatriculat și 9 (nouă) autovehicule marca OTOKAR pe baza de facturi.

Petentul redă prevederile caietului de sarcini – „pct. 6.4.1. (1) Pentru realizarea Serviciului public de transport persoane, ofertantul - operatorul de transport rutier trebuie să îndeplinească următoarele cerințe: Număr de autovehicule necesare pentru fiecare lot - Numărul de autovehicule necesare și tipul acestora pentru fiecare lot corespunzător grupei este prezentat în continuare. În cadrul ofertelor tehnice se va prezenta pentru fiecare traseu din cadrul lotului/grupelor la care se depune oferta, alocarea autovehiculelor cu numerele de înmatriculare sau cu referințele la caracteristicile tehnice în cazul autovehiculelor noi, aflate în curs de achiziționare.

Grup a	Cod traseu	Descriere traseu	Km pe sens	Capacitate Nr. autovehicule	Nr. vehicule titulare necesare	
					Nr. Vehicule active	Nr. Vehicule rezerve
10	055	Onești - Sănduleni- Bârzulești	30	<=22	1	1
10	056	Onești- Berzunți(Dragomir)	28/29	<=22/ >=23	1/1	
10	057	Onești -Helegiu- Albele	22	>=23	1	
10	058	Onești-Caraclău	10	<=22	1	
10	059	Onești Bârsănești	13	>=23	1	
10	060	Onești-Helegiu- Drăgulești	17	>=23	1	
10	061	Onești-Brătia	11	>=23	1	
10	062	Onești-Helegiu- Deleni	16	>=23	1	

și arată că, prin documentația de atribuire, s-a impus: „Număr total de vehicule active: 9 din care 3 vehicule cu capacitatea <= 22 locuri și 6 vehicule cu capacitatea >= 23 locuri. Număr total de vehicule rezerve: 1 din care 1 vehicul cu capacitatea >= 23 locuri”, dar și „În vederea conformării la prevederile O.U.G. nr.71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.

40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic sunt incidente o serie de cerințe privind un anumit număr de vehicule nepoluante în cadrul parcului auto utilizat pe perioada derulării contractului de delegare” și „Calculul numărului minim de vehicule nepoluante, în total număr vehicule ce fac obiectul contractului pentru lotul pentru care se depune oferta, se realizează în baza prevederilor art. 4 din O.U.G. nr. 71/2021, prin raportare la ponderile vehiculelor ușoare nepoluante (18,7%) prezentate

ca ținte minime în cadrul O.U.G. nr. 71/2021. Valorile cu subdiviziuni care se vor obține prin calcul vor fi rotunjite în sens superior valori întregi.

La momentul atribuirii contractelor de delegare corespunzătoare loturilor, operatorul/operatorii de transport rutier va/vor trebui să dispună de un număr de autovehicule ușoare nepoluante pentru atingerea țintelor din Ordonanța de Urgență nr. 71/2021, după cum urmează:

Lot 10 — Grupa 10 — minim 1 vehicul ușor nepoluant din categoria M2 din numărul total de vehicule active din categoria M2 prevăzute în programul de transport pentru toate traseele care fac parte din cadrul Lotului 10/Grupei 10 pentru care se depune oferta”.

Prin solicitarea de clarificări nr. 8522/30.03.2023, arată contestatorul, entitatea contractantă a solicitat ... SRL să precizeze în cadrul propunerii tehnice că se vor asigura vehicule nepoluante în funcție de țintele din OUG 71/2021, raportate la nr. de vehicule M2 declarate ca urmând a fi destinate executării contractului pe grupa de trasee respectivă.

Prin răspunsul nr. 209/03.04.2023, mai indică acesta, ofertantul criticat a transmis: „În cadrul propunerii tehnice depuse de societatea noastră la Lotul 10 al procedurii de față am declarat că vom asigura prestarea serviciului public de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ teritoriale a ... - lot 10 cu un nr. de 10 autovehicule categoria M3 (cu capacitatea de 35 locuri). Astfel, vehiculele declarate ca urmând a fi destinate executării contractului pe grupa de trasee 10 sunt din categoria M3. Țintele din Oug 71/2021 sunt raportate la numărul de vehicule M2. Ordonanța nu se aplică vehiculelor din categoria M3 altele decât vehicule din clasa I și clasa A. În aceste condiții nu este aplicabilă cerința privind asigurarea vehiculelor nepoluante în funcție de țintele din Oug 71/2021 raportate la numărul de vehicule M2 declarate ca urmând a fi destinate executării contractului pe grupa de trasee 15, deoarece nu au fost declarate autovehicule din categoria M2, în cadrul propunerii tehnice ptr. lotul 15.”.

Considerând eronat raționamentul ofertantului declarat câștigător, pe motiv că cerința din documentația de atribuire, nefiind contestată în termenul legal, a devenit obligatorie, subliniază că este evident că acesta nu a respectat cele impuse prin caietul de sarcini și programul de transport referitor la autovehicule din categoria M2 cu capacitatea ≤ 22 locuri; acesta a declarat, în cadrul ofertei sale, doar autovehicule din categoria M3 cu capacitatea ≥ 23 locuri, întocmai pentru a evita cerința privind respectarea OUG nr. 71/2021 referitoare la achiziționarea a minim 1 vehicul ușor nepoluant din categoria M2, din numărul total de

vehicule active din categoria M2, aspect care i-a permis să oferteze cu un tarif de lei/km/loc mai mic.

Cu toate acestea, transmite contestatorul, trecând cu vederea vădita neconformitate a ofertei ... SRL, entitatea contractantă l-a desemnat pe acesta câștigător al procedurii de atribuire pentru acest lot, demonstrând în acest fel un comportament părtinitor.

Un alt motiv de neconformitate a ofertei clasate pe locul 1, mai semnalează ... SRL, este dat de nerespectarea cerinței *„Număr total de vehicule active: 9 din care 3 vehicule cu capacitatea $\leq$ 22 locuri și 6*

vehicule cu capacitatea ≥ 23 locuri. Număr total de vehicule rezerve: 1 din care 1 vehicul cu capacitatea ≥ 23 locuri”.

În acest sens, afirmă că deși entitatea contractantă a impus ofertanților să dețină 3 autovehicule cu capacitatea ≤ 22 locuri și 6 vehicule cu capacitatea ≥ 23 locuri, ... SRL a prezentat, pentru toate cele 8 trasee, un număr de 9 autovehicule cu capacitatea de 35 de locuri, evident mai mare decât cea solicitată prin documentația de atribuire.

În aceste condiții, consideră că se impunea respingerea ofertei ca neconformă; cu toate acestea, adaugă că, din nou, entitatea contractantă a ales să ignore propriile cerințe obligatorii și să favorizeze acest ofertant.

În ceea ce privește propunerea financiară din cadrul ofertei criticate, susține că aceasta prezintă mai multe nereguli, neobservate de către entitatea contractantă.

Detaliind, susține că organizatoarea procedurii nu a fost în măsură să prezinte valoarea totală de achiziție a vehiculelor declarate pe baza de factură de avans, pentru a verifica dacă valoarea de amortizare care s-a folosit la justificarea prețului ofertat este reală și respectă prevederile HG nr. 2139/2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe și dispozițiile codului de procedură fiscală, referitoare la amortizarea bunurilor mobile.

Afirmând că amortizarea, astfel cum a fost indicată de către acest ofertant, nu este legală, redă extras din fundamentarea tarifului pe călătorie expusă de acesta:

Traseu	Valoarea amortizării	Cheltuieli cu salariile personalului	Salarii	Contribuții sociale obligatorii
55	131670	108000	61776	46224
56	131670	108000	61776	46224
57	65835	72000	61776	46224
58	65835	36000	20592	15408
59	94050	72000	41184	30816
60	65835	72000	41184	30816
61	65835	72000	41184	30816
62	65835	72000	41184	30816
Rezerva	-	-	-	-

Contestatorul precizează că ofertantul declarat câștigător a indicat un număr de 11 șoferi ce vor fi utilizați în cadrul lotului nr. 10 și, respectiv, o sumă alocată cheltuielilor cu salariile personalului în cuantum total de 612.000 lei, dintre care salariile reprezintă 370.656 lei.

Punctând că, în prezent, contribuțiile sociale obligatorii aferente salariilor sunt cumulate la 47,25%, arată că ... SRL a indicat un cuantum al salariului/șofer/lună de 2.808 lei net (370.656 lei reprezentând salarii

împărțit la 11 șoferi alocați, rezultă un quantum de 33.696 lei salariu net/an/șofer, respectiv salariu 2.808 lei net/lună/șofer), sumă ce reprezintă procentul de 52,75 % din salariu său brut, ceea ce conduce automat la concluzia că ofertantul va achita un quantum al contribuțiilor sociale obligatorii de 277.344 lei/an pentru toți cei 11 șoferi.

Petentul menționează că diferența rezultată dintre coloana cheltuieli cu salariile personalului, în quantum total de 417.606 lei, și coloana salarii, în quantum total de 370.656 lei, nu reprezintă nicidecum

procentul ce se impune a fi achitat pentru contribuțiile sociale obligatorii, respectiv 47,25%.

Pe de altă parte, transmite că, deși pentru traseele 55, 56 și 59 a oferat același tip de autovehicul ca pentru traseele 57, 58, 60, 61 și 62, a indicat o valoare de amortizare diferită în cazul primelor. Ulterior expunerii mai multor detalii cu privire la amortizarea contabilă și fiscală, subliniază că sumele prezentate în acest sens de ... SRL în propunerea sa financiară sunt incorecte și nu pot fi justificate.

În aceste circumstanțe, apreciază că entitatea contractantă a evaluat în mod nelegal și cu încălcarea cerințelor documentației de atribuire oferta declarată câștigătoare. În sprijin, face, din nou, trimitere la jurisprudența CNSC.

Redând prevederile Anexei nr. 8, pag. 94, cap. II.2.10 (*„Numărul total de autovehicule active: - 9 din care 3 vehicule cu capacitatea mai mică sau egală cu 22 de locuri și 6 vehicule cu capacitatea mai mare sau egală cu 23 de locuri. Numărul total de vehicule de rezerve: 1 din care 1 vehicul cu capacitatea egală sau mai mare de 23 de locuri”*), dar și pe cele ale fișei de date, cap. II.2.5. (*„La acest factor se acordă puncte pentru fiecare autovehicul care va fi utilizat la executarea unui traseu din cadrul grupei. Punctajul se cumulează și apoi se face media aritmetică”*), arată că, deși ofertantul criticat a indicat autovehiculul cu nr. de înmatriculare B 723 COD ca fiind rezerva (și îndeplinind cele solicitate), nu a luat în calcul, în propunerea sa financiară, cheltuielile cu acesta, care se puteau ridica la un quantum destul de mare raportat la costurile pe care le antamează (precum: RCA, ITP, asigurare călători bagaje, CASCO, amortizări, etc.).

Or, aceste cheltuieli, omise intenționat, ar fi influențat în mod cert și evident calculul tarifului lei/km/loc pe fiecare traseu și, în consecință, prețul final oferat, adaugă contestatorul.

Acesta precizează că entitatea contractantă era obligată să verifice aceste aspecte, însă a înțeles să analizeze oferta ... SRL într-un mod superficial și, prin declararea acesteia drept admisibilă și câștigătoare, să încalce dispozițiile legale în materie, inclusiv principiile egalității de tratament și nediscriminării.

Subliniind obligația organizatoarei procedurii de a demonstra vigilență deosebită și de a depune diligențele necesare în vederea verificării prețurilor oferate, învederează Consiliul că ofertantul declarat câștigător nu a prezentat în mod concret care sunt consumurile aferente, cheltuielile cu personalul, cheltuielile cu amortizările etc., toate informațiile furnizate de acesta fiind generale și explicitând doar modul de desfășurare a activității. Însă, mai adaugă petentul, ofertantul este obligat să își fundamenteze cheltuielile pe care le presupune contractul

ce se va încheia pentru a fi în măsură să asigure entitatea contractantă că prețul ofertat este unul real și serios.

Tratând riscurile pe care le implică acceptarea unor oferte cu preț aparent neobișnuit de scăzut, dar și măsurile pe care entitățile contractante ar trebui să le aplice în această situație, revine la speța în cauză și conchide că, pentru lotul nr. 10, ... a declarat drept câștigătoare o ofertă care, în realitate, este neconformă.

V. Cu privire la lotul nr. 15 al procedurii, punctează că ofertantul declarat câștigător este ... SRL care, în cadrul propunerii sale tehnice, a

declarat că va asigura prestarea serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ teritoriale ... cu următoarele autovehicule:

- Traseu 087

1. euro 6, capacitate de transport 35, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA027751, an fabricație 2022;

2. euro 6, capacitate de transport 35, categoria I, B831COD, VIN NLRTMF100NA026228, an fabricație 2022;

- Traseu 088

3. euro 6, capacitate de transport 35, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA027752, an fabricație 2022;

4. euro 6, capacitate de transport 35, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA027753, an fabricație 2022;

- Traseu 089 - euro 6, capacitate de transport 35, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA027754, an fabricație 2022;

- Traseu 090 - euro 6, capacitate de transport 35, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA027755, an fabricație 2022;

- Traseu 091 - euro 6, capacitate de transport 35, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA027756, an fabricație 2022;

- REZERVA -B126COD, euro 6, 35 locuri, categoria I, an fabricație 2017.

Ulterior citării prevederilor Anexei nr. 8 din documentația de atribuire, cap. II.2.7., menționează că vehiculele licitate de ... SRL sunt din clasa M3, mai exact două autovehicule marca OTOKAR înmatriculate și 6 autovehicule de aceeași marcă, pe bază de facturi.

Contestatorul arată că entitatea contractantă stabilește, prin caietul de sarcini, că: *„Pentru realizarea Serviciului public de transport persoane, ofertantul - operatorul de transport rutier trebuie să îndeplinească următoarele cerințe: Număr de autovehicule necesare pentru fiecare lot - Numărul de autovehicule necesare și tipul acestora pentru fiecare lot corespunzător grupei este prezentat în continuare. În cadrul ofertelor tehnice se va prezenta pentru fiecare traseu din cadrul lotului/grupelor la care se depune oferta, alocarea autovehiculelor cu numerele de înmatriculare sau cu referințele la caracteristicile tehnice în cazul autovehiculelor noi, aflate în curs de achiziționare.*

Grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Km pe sens	Capacitate autovehicu le	Nr. vehicule titulare necesare	
					Nr. Vehicule active	Nr. Vehicule rezerve

15	087	Onești-Gura Văii-Dumbrava	18	≥ 23	2	1
15	088	Onești-Oituz-Ferăstrău- Oituz	18	$\leq 22 / \geq 23$	1/1	
15	089	Onești-P. Sărată	32	≥ 23	1	
15	090	Onești-Bogdănești	9	≤ 22	1	
15	091	Onești-Bogdănești-Pârgărești	20	≤ 22	1	

De asemenea, indică faptul că organizatoarea procedurii impune, pentru lotul nr. 15: „Număr total de vehicule active: 7 din care 3

vehicule cu capacitatea ≤ 22 locuri și 4 vehicule cu capacitatea ≥ 23 locuri. Număr total de vehicule rezerve: 1 din care 1 vehicul cu capacitatea ≥ 23 locuri”, dar și ca ofertele să aibă la bază vehicule nepoluante („În vederea conformării la prevederile O.U.G. nr.71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic sunt incidente o serie de cerințe privind un anumit număr de vehicule nepoluante în cadrul parcului auto utilizat pe perioada derulării contractului de delegare”, „Calculul numărului minim de vehicule nepoluante, în total număr vehicule ce fac obiectul contractului pentru lotul pentru care se depune oferta, se realizează în baza prevederilor art. 4 din O.U.G. nr. 71/2021, prin raportare la ponderile vehiculelor ușoare nepoluante (18,7%) prezentate ca ținte minime în cadrul O.U.G. nr. 71/2021. Valorile cu subdiviziuni care se vor obține prin calcul vor fi rotunjite în sens superior valori întregi. La momentul atribuirii contractelor de delegare corespunzătoare loturilor, operatorul/operatorii de transport rutier va/vor trebui să dispună de un număr de autovehicule ușoare nepoluante pentru atingerea țintelor din Ordonanța de Urgență nr. 71/2021, după cum urmează: Lot 15 — Grupa 15 — minim 1 vehicul ușor nepoluant din categoria M2 din numărul total de vehicule active din categoria M2 prevăzute în programul de transport pentru toate traseele care fac parte din cadrul Lotului 10/Grupei 10 pentru care se depune oferta”).

Prin solicitarea de clarificări nr. 8532/30.03.2023, arată contestatorul, entitatea contractantă a solicitat ... SRL să precizeze în cadrul propunerii tehnice că se vor asigura vehicule nepoluante în funcție de țintele din OUG 71/2021, raportate la nr. de vehicule M2 declarate ca urmând a fi destinate executării contractului pe grupa de trasee respectivă.

Ca urmare, prin răspunsul nr. 28919/03.04.2023, ofertantul a transmis că nu va asigura prestarea serviciului de transport persoane cu autovehicule din categoria M2, apreciind că această cerință expresă a documentației de atribuire nu îi este imputabilă, putând oferta cu autovehicule categoria M3, mai adaugă petentul.

Considerând eronat raționamentul ofertantului declarat câștigător, pe motiv că cerința din documentația de atribuire, nefiind contestată în termenul legal, a devenit obligatorie, subliniază că este evident că acesta nu a respectat cele impuse prin caietul de sarcini și programul de transport referitor la autovehicule din categoria M2 cu capacitatea ≤ 22 locuri; acesta a declarat, în cadrul ofertei sale, doar autovehicule din

categoria M3 cu capacitatea ≥ 23 locuri, întocmai pentru a evita cerința privind respectarea OUG nr. 71/2021 referitoare la achiziționarea a minim 1 vehicul ușor nepoluant din categoria M2, din numărul total de vehicule active din categoria M2, aspect care i-a permis să oferteze cu un tarif de lei/km/loc mai mic.

Cu toate acestea, transmite contestatorul, trecând cu vederea vădita neconformitate a ofertei ... SRL, entitatea contractantă l-a desemnat pe acesta câștigător al procedurii de atribuire pentru acest lot, demonstrând în acest fel un comportament părtinitor.

Un alt motiv de neconformitate a ofertei clasate pe locul 1, mai semnaleză ... SRL, este dat de nerespectarea cerinței „Număr total de vehicule active: 7 din care 3 vehicule cu capacitatea ≤ 22 locuri și 4 vehicule cu capacitatea ≥ 23 locuri. Număr total de vehicule rezerve: 1 din care 1 vehicul cu capacitatea ≥ 23 locuri”.

În acest sens, afirmă că deși entitatea contractantă a impus ofertanților să dețină 3 autovehicule cu capacitatea ≤ 22 locuri și 4 vehicule cu capacitatea ≥ 23 locuri, ... SRL a prezentat, pentru toate cele 5 trasee, un număr de 7 autovehicule cu capacitatea de 35 de locuri, evident mai mare decât cea solicitată prin documentația de atribuire.

În aceste condiții, consideră că se impunea respingerea ofertei ca neconformă; cu toate acestea, adaugă că, din nou, entitatea contractantă a ales să ignore propriile cerințe obligatorii și să favorizeze acest ofertant.

În ceea ce privește propunerea financiară din cadrul ofertei criticate, susține că aceasta prezintă mai multe nereguli, neobservate de către entitatea contractantă.

Detaliind, susține că organizatoarea procedurii nu a fost în măsură să prezinte valoarea totală de achiziție a vehiculelor declarate pe baza de factură de avans, pentru a verifica dacă valoarea de amortizare care s-a folosit la justificarea prețului ofertat este reală și respectă prevederile HG nr. 2139/2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe și dispozițiile codului de procedură fiscală, referitoare la amortizarea bunurilor mobile.

Afirmând că amortizarea, astfel cum a fost indicată de către acest ofertant, nu este legală, redă extras din fundamentarea tarifului pe călătorie expusă de acesta:

Traseu	Val. amortizării	Cheltuieli cu salariile personalului	Salarii	Contribuții sociale obligatorii
87	131.670	68.400	39.124,80	29.275,20
88	131.670	68.400	39.124,80	29.275,20
89	65.835	68.400	39.124,80	29.275,20
90	30.000	10.000	5.720	4.280
91	20.000	10.000	5.720	4.280
Rezerva	-	-	-	-

Contestatorul precizează că ofertantul declarat câștigător a indicat un număr de 9 șoferi ce vor fi utilizați în cadrul lotului nr. 15 și, respectiv, o sumă alocată cheltuielilor cu salariile personalului, pentru traseul 87, în cuantum total de 68.400 lei , dintre care salariile reprezintă 39.124,80 lei.

Punctând că, în prezent, contribuțiile sociale obligatorii aferente salariilor sunt cumulate la 47,25%, arată că ... SRL a prezentat o sumă ce conduce la un salariu 2.808 lei net/lună/șofer (reprezentând 52,75 % din salariul brut).

Petentul menționează că diferența rezultată dintre coloana cheltuieli cu salariile personalului, în cuantum total de 417.606 lei, și coloana salarii, în cuantum total de 370.656 lei, nu reprezintă nicidecum procentul ce se impune a fi achitat pentru contribuțiile sociale obligatorii, respectiv 47,25%.

Contestatorul punctează că diferența rezultată dintre coloana de cheltuieli cu salariile personalului și coloana cu salarii nu reprezintă nicidecum procentul ce se impune a fi achitat pentru contribuțiile sociale obligatorii, respectiv 47,25%.

Pe de altă parte, transmite că, deși pentru traseele 87 și 88 a oferat același tip de autovehicul ca pentru traseele 89, 90 și 91, a indicat o valoare de amortizare diferită în cazul primelor. Ulterior expunerii mai multor detalii cu privire la amortizarea contabilă și fiscală, subliniază că sumele prezentate în acest sens de ... SRL în propunerea sa financiară sunt incorecte și nu pot fi justificate.

În acest context, apreciază că entitatea contractantă a evaluat în mod nelegal și cu încălcarea cerințelor documentației de atribuire oferta declarată câștigătoare. În susținere, face, din nou, trimitere la jurisprudența CNSC.

Redând prevederile Anexei nr. 8, pag. 94, cap. II.2.10 („Numărul total de autovehicule active: 7 din care 3 vehicule cu capacitatea ≤ 22 de locuri și 4 vehicule cu capacitatea ≥ 23 de locuri. Numărul total de vehicule de rezervă: 1 din care 1 vehicul cu capacitatea ≥ 23 de locuri”), dar și pe cele ale fișei de date, cap. II.2.5. („La acest factor se acordă puncte pentru fiecare autovehicul care va fi utilizat la executarea unui traseu din cadrul grupei. Punctajul se cumulează și apoi se face media aritmetică”), arată că, deși ofertantul criticat a indicat autovehiculul cu nr. de înmatriculare B 126 COD ca fiind rezerva (și îndeplinind cele solicitate), nu a luat în calcul, în propunerea sa financiară, cheltuielile cu acesta, care se puteau ridica la un quantum destul de mare raportat la costurile pe care le antamează (precum: RCA, ITP, asigurare călători bagaje, CASCO, amortizări, etc.).

Totuși, aceste cheltuieli, omise intenționat, ar fi influențat în mod cert și evident calculul tarifului lei/km/loc pe fiecare traseu și, în consecință, prețul final oferat, adaugă contestatorul.

Acesta reiterează că entitatea contractantă era obligată să verifice aceste aspecte, însă a înțeles să analizeze oferta ... SRL într-un mod superficial și, prin declararea acesteia drept admisibilă și câștigătoare, să încalce dispozițiile legale în materie, inclusiv principiile egalității de tratament și nediscriminării.

Subliniind, și de această dată, obligația organizatoarei procedurii de a demonstra vigilență deosebită și de a depune diligențele necesare în vederea verificării prețurilor oferate, învederează Consiliul că ofertantul declarat câștigător nu a prezentat în mod concret care sunt consumurile aferente, cheltuielile cu personalul, cheltuielile cu amortizările etc., toate informațiile furnizate de acesta fiind generale și explicitând doar modul de desfășurare a activității. Însă, mai adaugă petentul, ofertantul este obligat să își fundamenteze cheltuielile pe care le presupune contractul

ce se va încheia pentru a fi în măsură să asigure entitatea contractantă că prețul ofertat este unul real și serios.

Tratând riscurile pe care le implică acceptarea unor oferte cu preț aparent neobișnuit de scăzut, dar și măsurile pe care entitățile contractante ar trebui să le aplice în această situație, revine la speța în cauză și conchide că, pentru lotul nr. 15 al procedurii, ... a declarat drept câștigătoare o ofertă care, în realitate, este neconformă.

VI. Referitor la lotul nr. 16, ... SRL precizează că operatorul economic a cărui ofertă a fost declarată câștigătoare este ... SRL, care,

În cadrul propunerii sale tehnice, a declarat că va asigura prestarea serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ teritoriale ... cu următoarele autovehicule:

- Traseu 092

1. euro 6, capacitate de transport 35, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA027757, an fabricație 2022;

2. euro 6, capacitate de transport 35, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA027758, an fabricație 2022;

- Traseu 093 - euro 6, capacitate de transport 35, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA027759, an fabricație 2022;

- Traseu 094

1. euro 6, capacitate de transport 35, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA026781, an fabricație 2022;

2. euro 6, capacitate de transport 35, categoria I, factura VIN NLRTMF100PA026784, an fabricație 2022;

- REZERVA -B832COD, euro 6, 35 locuri, categoria I, an fabricație 2022.

Prin raportare la dispozițiile Anexei nr. 8 din documentația de atribuire (Cap. II.2.7.) – „vehicul nepoluat: (...) (ii) un vehicul de categoria M3 care utilizează combustibili alternativi, astfel cum sunt definiți de art. 3 lit. a) și b) din Legea nr. 34/017”, contestatorul afirmă că ofertantul criticat licitează vehicule din clasa M3, respectiv un autovehicul marca OTOKAR înmatriculat și 5 autovehicule de aceeași marcă, pe bază de facturi.

În același sens, redă ceea ce entitatea contractantă a stabilit prin caietul de sarcini - „Pentru realizarea Serviciului public de transport persoane, ofertantul - operatorul de transport rutier trebuie să îndeplinească următoarele cerințe: Număr de autovehicule necesare pentru fiecare lot - Numărul de autovehicule necesare și tipul acestora pentru fiecare lot corespunzător grupei este prezentat în continuare. În cadrul ofertelor tehnice se va prezenta pentru fiecare traseu din cadrul lotului/grupelor la care se depune oferta, alocarea autovehiculelor cu numerele de înmatriculare sau cu referințele la caracteristicile tehnice în cazul autovehiculelor noi, aflate în curs de achiziționare.

Grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Km pe sens	Capacitate autovehicule	Nr. vehicule titulare necesare	
					Nr. Vehicule active	Nr. Vehicule rezerve
16	092	Onești-M. Cașin	15	>=23	2	1
16	093	Onești-Cășin-Curița	12	<=22	1	

16	094	Onești- Răcăuți- Buciumi	8	<=22	2
----	-----	--------------------------------	---	------	---

Totodată, arată că organizatoarea procedurii impune, pentru lotul în cauză: „Număr total de vehicule active: 5 din care 3 vehicule cu capacitatea <= 22 locuri și 2 vehicule cu capacitatea >= 23 locuri. Număr total de vehicule rezerve: 1 din care 1 vehicul cu capacitatea >= 23 locuri”, dar și ca ofertele să aibă la bază vehicule nepoluante – „În vederea conformării la prevederile O.U.G. nr.71/2021 privind

promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic sunt incidente o serie de cerințe privind un anumit număr de vehicule nepoluante în cadrul parcului auto utilizat pe perioada derulării contractului de delegare”.

„Calculul numărului minim de vehicule nepoluante, în total număr vehicule ce fac obiectul contractului pentru lotul pentru care se depune oferta, se realizează în baza prevederilor art. 4 din O.U.G. nr. 71/2021, prin raportare la ponderile vehiculelor ușoare nepoluante(18,7%) prezentate ca ținte minime în cadrul O.U.G. nr. 71/2021. Valorile cu subdiviziuni care se vor obține prin calcul vor fi rotunjite în sens superior valori întregi.

La momentul atribuirii contractelor de delegare corespunzătoare loturilor, operatorul/operatorii de transport rutier va/vor trebui să dispună de un număr de autovehicule ușoare nepoluante pentru atingerea țintelor din Ordonanța de Urgență nr. 71/2021, după cum urmează: Lot 16 — Grupa 16 — minim 1 vehicul ușor nepoluant din categoria M2 din numărul total de vehicule active din categoria M2 prevăzute în programul de transport pentru toate traseele care fac parte din cadrul Lotului 16/Grupei 16 pentru care se depune oferta”.

Nefiind respectată cerința din documentația de atribuire, comunică petentul, entitatea contractantă a transmis ... SRL solicitarea de clarificări nr. 8534/30.03.2023, prin care a specificat: „În conformitate cu prevederile caietului de sarcini privind atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate, în aria teritorială de competență a ... - Anexa nr. 4 la HCJ NR. 176/31.08.2022, cap. 6.2 Cerințe privind vehicule nepoluante (pag. 39-43) și a cerințelor formulate în cadrul Formularului nr. 3 -Formular de propunere tehnică, ofertantul va preciza în cadrul Propunerii tehnice că se vor asigura vehicule nepoluante în funcție de țintele din OUG 71/2021, raportate la nr. de vehicule M2 declarate ca urmând a fi destinate executării contractului pe grupa de trasee respectivă. Vă rugăm să clarificați acest aspect”.

Prin răspunsul nr. 8918/03.04.2023, mai arată acesta, ... SRL a transmis, printre altele: „Țintele din oug 71/2021 sunt raportate la numărul de vehicule M2. Ordonanța nu se aplică vehiculelor din categoria M3 altele decât vehicule din clasa I și clasa A. În aceste condiții nu este aplicabilă cerința privind asigurarea vehiculelor nepoluante în funcție de țintele din oug 71/2021 raportate la numărul de vehicule M2 declarate ca urmând a fi destinate executării contractului pe

grupa de trasee 15, deoarece nu au fost declarate autovehicule din categoria M2, în cadrul propunerii tehnice ptr. lotul 15".

Considerând eronat raționamentul ofertantului declarat câștigător, pe motiv că cerința din documentația de atribuire, nefiind contestată în termenul legal, a devenit obligatorie, subliniază că este evident că acesta nu a respectat cele impuse prin caietul de sarcini și programul de transport referitor la autovehicule din categoria M2 cu capacitatea ≤ 22 locuri; acesta a declarat, în cadrul ofertei sale, doar autovehicule din categoria M3 cu capacitatea ≥ 23 locuri, întocmai pentru a evita cerința

privind respectarea OUG nr. 71/2021 referitoare la achiziționarea a minim 1 vehicul ușor nepoluant din categoria M2, din numărul total de vehicule active din categoria M2, aspect care i-a permis să ofere cu un tarif de lei/km/loc mai mic.

Cu toate acestea, transmite contestatorul, trecând cu vederea vădita neconformitate a ofertei ... SRL, entitatea contractantă l-a desemnat pe acesta câștigător al procedurii de atribuire pentru acest lot, demonstrând în acest fel un comportament părtinitor.

Contestatorul semnalează că oferta este neconformă și prin raportare la cerința „Număr total de vehicule active: 5 din care 3 vehicule cu capacitatea ≤ 22 locuri și 2 vehicule cu capacitatea ≥ 23 locuri. Număr total de vehicule rezerve: 1 din care 1 vehicul cu capacitatea ≥ 23 locuri”.

În acest sens, afirmă că deși entitatea contractantă a impus ofertanților să dețină 3 autovehicule cu capacitatea ≤ 22 locuri și 2 vehicule cu capacitatea ≥ 23 locuri, ... SRL a prezentat, pentru toate cele 3 trasee, un număr de 5 autovehicule cu capacitatea de 35 de locuri, evident mai mare decât cea solicitată prin documentația de atribuire.

În atare condiții, consideră că se impunea respingerea ofertei ca neconformă; cu toate acestea, adaugă că, din nou, entitatea contractantă a ales să ignore propriile cerințe obligatorii și să favorizeze acest ofertant.

Referitor la propunerea financiară a ofertantului declarat câștigător, susține că aceasta prezintă mai multe nereguli, neconstatate de către entitatea contractantă.

Detaliind, susține că organizatoarea procedurii nu a fost în măsură să prezinte valoarea totală de achiziție a vehiculelor declarate pe baza de factură de avans, pentru a verifica dacă valoarea de amortizare care s-a folosit la justificarea prețului ofertat este reală și respectă prevederile HG nr. 2139/2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe și dispozițiile codului de procedură fiscală, referitoare la amortizarea bunurilor mobile.

Afirmând că amortizarea, astfel cum a fost indicată de către acest ofertant, nu este legală, redă extras din fundamentarea tarifului pe călătorie expusă de acesta:

Traseu	Val. amortizării	Cheltuieli cu salariile personalului	Salarii	Contribuții sociale obligatorii
92	131.670	108.000	61.776	46.224
93	65.835	30.000	17.160	12.840
94	131.670	144.000	82.368	61.632

Rezerva	-	-	-	-
---------	---	---	---	---

Contestatorul precizează că ofertantul declarat câștigător a indicat un număr de 7 șoferi ce vor fi utilizați în cadrul lotului nr. 16 și, respectiv, o sumă alocată cheltuielilor cu salariile personalului, pentru traseul 92, în cuantum total de 131.670 lei, dintre care salariile reprezintă 61.776 lei.

Menționând că, în prezent, contribuțiile sociale obligatorii aferente salariilor sunt cumulate la 47,25%, arată că ofertantul criticat a indicat că salariul brut/șofer/lună este de 3.357,14 lei, dar și faptul că toate

costurile antamate de acesta și care privesc contribuțiile sociale obligatorii sunt în cuantum total de 46.220 lei/an/traseu.

Subliniind neconcordanța sumelor indicate în tabelul de mai sus, afirmă că valorile din coloana „*Cheltuieli cu salariile personalului*” ar trebui să reprezinte calculul aritmetic dintre coloana „*Salarii*” și coloana „*Contribuții sociale obligatorii*”, ceea ce în mod evident nu se întâmplă, întrucât din suma celor două coloane nu rezultă în niciun caz suma indicată în prima coloană a tabelului.

Continuând, transmite că diferența rezultată dintre coloana „*Cheltuieli cu salariile personalului*” și coloana „*Salarii*” trebuia să fie cea din colana „*Contribuții sociale*”, cum de altfel este, conform tabelului, însă, suma indicată de către ... SRL la coloana „*Contribuții sociale*” nu este nicidecum procentul ce se impune a fi achitat pentru contribuțiile sociale obligatorii, respectiv 47,25%.

În opinia contestatorului, toate aceste aspecte reliefează neconformitatea ofertei declarate câștigătoare.

În altă ordine de idei, prin trimitere la tabelul de mai sus, transmite că pe traseele 92, 93, 94 ofertantul și-a fundamentat tariful de cătători în mod eronat, indicând, pentru fiecare, o valoare a amortizării diferită, chiar dacă autovehiculele au aceleași caracteristici și aceeași valoare de achiziție.

Ulterior expunerii mai multor detalii cu privire la amortizarea contabilă și fiscală, subliniază că sumele prezentate în acest sens de ... SRL în propunerea sa financiară sunt incorecte și nu pot fi justificate.

Față de toate cele relevate, apreciază că entitatea contractantă a evaluat în mod nelegal și cu încălcarea cerințelor documentației de atribuire oferta declarată câștigătoare. În sprijin, invocă jurisprudența CNSC.

Redând prevederile Anexei nr. 8, cap. II.2.16 („*Numărul total de autovehicule active: 5 din care 3 vehicule cu capacitatea ≤ 22 de locuri și 2 vehicule cu capacitatea ≥ 23 de locuri. Numărul total de vehicule de rezervă: 1 din care 1 vehicul cu capacitatea ≥ 23 de locuri*”), dar și pe cele ale fișei de date, cap. II.2.5. („*La acest factor se acordă puncte pentru fiecare autovehicul care va fi utilizat la executarea unui traseu din cadrul grupei. Punctajul se cumulează și apoi se face media aritmetică*”), arată că, deși ofertantul criticat a indicat autovehiculul cu nr. de înmatriculare B 832 COD ca fiind rezerva (și îndeplinind cele solicitate), nu a luat în calcul, în propunerea sa financiară, cheltuielile cu acesta, care se puteau ridica la un cuantum destul de mare raportat la costurile pe care le antamează (precum: RCA, ITP, asigurare călători bagaje, CASCO, amortizări, etc.).

Totuși, aceste cheltuieli, omise intenționat, ar fi influențat în mod cert și evident calculul tarifului lei/km/loc pe fiecare traseu și, în consecință, prețul final ofertat, adaugă petentul.

Acesta precizează că entitatea contractantă era obligată să verifice aceste aspecte, însă a înțeles să analizeze oferta ... SRL într-un mod superficial și, prin declararea acesteia drept admisibilă și câștigătoare, să încalce dispozițiile legale în materie, inclusiv principiile egalității de tratament și nediscriminării.

Subliniind obligația organizatoarei procedurii de a demonstra vigilență deosebită și de a depune diligențele necesare în vederea verificării prețurilor oferite, învederează Consiliul că ofertantul declarat câștigător nu a prezentat în mod concret care sunt consumurile aferente, cheltuielile cu personalul, cheltuielile cu amortizările etc., toate informațiile furnizate de acesta fiind generale și explicitând doar modul de desfășurare a activității. Însă, mai adaugă petentul, ofertantul este obligat să își fundamenteze cheltuielile pe care le presupune contractul ce se va încheia pentru a fi în măsură să asigure entitatea contractantă că prețul oferit este unul real și serios.

Prezentând riscurile pe care le implică acceptarea unor oferte cu preț aparent neobișnuit de scăzut, dar și măsurile pe care entitățile contractante ar trebui să le aplice în această situație, revine la speța în cauză și conchide că, pentru lotul nr. 16, ... a declarat drept câștigătoare o ofertă care, în realitate, este neconformă.

Considerând că, prin felul în care a realizat evaluarea ofertei ... SRL, entitatea contractantă a încălcat prevederi imperative de ordine publică, consideră imperios necesar ca aceasta să dispună măsuri de remediere în vederea restabilirii legalității procedurii de atribuire. Astfel, reia solicitările din partea introductivă a contestației.

Nu în ultimul rând, solicită acces la dosarul constituit pe rolul Consiliului.

În drept, au fost invocate prevederile art. 2 și art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016, precum și toate celelalte, la care s-a făcut trimitere în cuprinsul documentului.

În probațiune, au fost anexate înscrisuri.

Dovada comunicării documentului către entitatea contractantă a fost prezentată.

Prin adresa nr. .../..., în temeiul art. 61¹ alin. (1) lit. b) și alin. (2¹) din Legea nr. 101/2016, Consiliul solicită petentului dovada constituirii cauțiunii aferente contestației, în cuantumul legal.

Totodată, în temeiul art. 10 din același act normativ, solicită transmiterea raportului procedurii nr. 23182/24.08.2023.

Prin adresa înregistrată la C.N.S.C. cu nr. .../..., ... SRL declară că renunță la judecarea contestației formulate împotriva comunicării rezultatului procedurii și raportului procedurii nr. 23182/24.08.2023, cu privire la loturile nr. 6, 7, 10 și 15. În consecință, afirmă că își menține doar criticile ce vizează lotul nr. 16 al procedurii, cel pentru care a și înțeles să constituie cauțiune.

Prin adresa nr. 25300/19.09.2023, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. .../..., în temeiul art. 18 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, ..., transmite punct de vedere cu privire la contestația ce face obiectul prezentei cauze.

I. Prezintă, pe scurt, procedura de atribuire, punctează că aceasta a fost supusă controlului ex-ante al ANAP și că, în cadrul său, pentru lotul nr. 16, au fost depuse 2 oferte: cea a Asocierii ... SRL – ... SRL și cea a ... SA. De asemenea, precizează că în urma evaluării ofertelor și a aplicării criteriului de atribuire, clasamentul a fost următorul: locul 1, cu 94,88 pct. – oferta ... SA; locul 2, cu 61,69 pct. – oferta ... SRL.

Cu privire la punctele 229, 230, 231, 232, 233, 234 , 235, 236, 237, 238, 239 din contestație, arată că în cuprinsul adresei nr.

208/03.04.2023 ofertantul declarat câștigător a declarat că va asigura prestarea serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ-teritoriale ... — lot 16, cu un număr de 6 autovehicule din categoria M3 (cu capacitatea de 35 locuri fiecare).

Totodată, precizează că petentul a făcut în mod eronat referire la lotul 10 (punctul 236 din contestație) și la un număr de 10 autovehicule categoria M3 (cu capacitatea de 35 locuri). Apoi, tot în cuprinsul textului citat, se face referire la grupa de trasee 15 (punctul 236 din contestație), ori în acest caz este vorba de grupa de trasee 16.

Pe de altă parte, mai indică entitatea contractantă, în aceeași adresă nr. 208/03.04.2023, ... SA a menționat că vehiculele declarate ca urmând a fi destinate executării contractului pe grupa de trasee 16 sunt din categoria M3 și că țintele din OUG nr. 71/2021 sunt raportate la numărul de vehicule M2. În acest sens, arată că acesta a subliniat că Ordonanța nu se aplică vehiculelor din categoria M3, altele decât vehiculele din clasa I și clasa A, astfel cum sunt definite la art. 3 pct. 2 și 3 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009, ceea ce înseamnă că nu este aplicabilă cerința privind asigurarea vehiculelor nepoluante în funcție de țintele din OUG nr. 71/2021, raportate la numărul de vehicule M2 declarate ca urmând a fi destinate executării contractului pe grupa de trasee 16, deoarece nu au fost declarate autovehicule din categoria M2 în cadrul propunerii tehnice pentru lotul 16.

Prin raportare la prevederile documentației de atribuire, comisia de evaluare a apreciat răspunsul furnizat de ofertantul criticat ca fiind concludent, în speță neaplicându-se prevederile OUG nr. 71/2021.

II. Referitor la punctele 240, 241, 242, 243, 244, 245 din cadrul contestației, organizatoarea procedurii face precizarea că în cadrul ofertei depuse, ... SA a prezentat un număr de 6 vehicule cu capacitatea de 35 locuri, ce fac parte din categoria M3.

Susținând că, prin documentația de atribuire aferentă lotului contestat, s-au solicitat 6 autovehicule, din care 3 cu capacitatea mai mică sau egală cu 22 locuri și 3 vehicule cu capacitatea mai mare sau egală cu 23 locuri, iar ofertantul declarat câștigător a propus vehicule din categoria M3 în loc de vehicule din categoria M2, este de părere că acesta a îndeplinit condiția D de la pct. 6.4.2. (1) din caietul de sarcini, respectiv condiția minimă de capacitate prevăzută în programul de transport.

Entitatea contractantă adaugă că furnizarea unei capacități suplimentare nu vine decât să aducă un plus de confort și calitate serviciului de transport public care va fi prestat și reamintește că însăși capacitatea de transport este un factor de evaluare ce determină punctajul ofertelor din cadrul procedurii.

III. Tratând punctele nr. 246, 247, 248, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 264, 266, 267, 268 din contestație, precizează că prin adresa nr. 16937/23.06.2023, au fost solicitate clarificări cu privire la justificarea modului de formare a prețului ofertat.

Pentru această solicitare, transmite organizatoarea procedurii, ... SA a formulat răspunsul nr. 441.1/28.06.2023, în cadrul căruia a precizat că valoarea cheltuielilor cu amortizarea s-a raportat la prețul de achiziție al autobuzelor noi în curs de cumpărare și la durata de amortizare pentru autobuze, de 8 ani, iar pentru autobuzul aflat în

leasing s-a luat în considerare valoarea rămasă de amortizat. În plus, a adăugat că valoarea amortizării s-a raportat la valoarea rămasă de amortizat, perioada de amortizare, luni rămase, rata lunară din evidențele contabile ale firmei, astfel cum a fost prezentată în fișa mijlocului fix din ofertă (pag. 101).

Entitatea contractantă combate și afirmațiile contestatorului, cum că ofertantul declarat câștigător a indicat o valoare a amortizării vehiculelor noi ce vor fi achiziționate, raportată la valori diferite ale acestora, cu toate că sunt identice ca marcă și caracteristici tehnice.

În acest sens, comunică faptul că, din analiza fundamentărilor tarifului pe traseele lotului 16, respectiv anexa 1 a formularului nr. 8.1, reiese că aceste valori nu sunt diferite, ci au aceeași valoare, pe trasee, raportat, desigur, la numărul de vehicule alocate fiecărui traseu: astfel, în fundamentarea tarifului pentru traseul 092 (pag. 145), care are prevăzute în programul de transport 2 autovehicule, valoarea amortizării este de 131.670,00 lei; în fundamentarea tarifului pentru traseul 093 (pag. 146), care are prevăzut în programul de transport 1 autovehicul, valoarea amortizării este de 65.835,00 lei ($131.670,00/2=65.835,00$ lei), iar în fundamentarea pentru traseul 094 (pag. 147), care are prevăzute în programul de transport 2 autovehicule, valoarea amortizării este de 131.670,00 lei, deci aceeași valoare care este prevăzută la traseul 092 și dublul valorii amortizării prevăzute la traseul 093 (care are un singur vehicul).

Totodată, arată că autobuzul de rezervă, menționat de ofertantul criticat în cadrul ofertei sale, cu o valoare anuală de amortizare de 88.917,48 lei, poate fi utilizat pe toate traseele grupei 16, astfel că valoarea cheltuielii cu amortizarea pentru acest autovehicul este acoperită prin totalul sumelor din fundamentări în ce privește amortizarea.

Important de remarcat, mai transmite organizatoarea procedurii, este faptul că, în cazul ofertei depuse de contestator la procedură, pentru lotul 16, valoarea cheltuielilor cu amortizarea este mai mică sau apropiată valorii amortizării prevăzută de ofertantul ... SA în oferta depusă, în condițiile în care 4 din cele 6 vehiculele ofertate de asocierea din care face parte petentul au an de fabricație 2022.

Combătând punctul 250 din contestație, arată că din formularul 8 - *Fundamentarea tarifului unei călătorii pentru traseul 92* (pag. 145), reiese că valoarea cheltuielilor cu salariile personalului este de 108.000,00 lei, nu de 131.670,00 lei. Aceasta mai explică faptul că valoarea cheltuielilor cu salariile personalului include salariile și contribuțiile sociale obligatorii. Din totalul cheltuielilor cu salariile, salariile reprezintă un procent de 57,2% iar contribuțiile sociale obligatorii reprezintă restul de 42,8%. Procentul de 47,25%, aferent

contribuțiilor sociale obligatorii, se aplică la salariul brut și se regăsește în suma aferentă cheltuielilor cu contribuțiile sociale obligatorii din fundamentare.

Redând o simulare de calcul al unui salariul plătit de un angajator, punctează că procentele ce revin statului (42,47%), precum și cele ce revin angajatului (57,53%) se regăsesc și în fundamentarea tarifului pe traseele lotului 16, prezentate de ... SA (pag.145, 146, 147).

În acest sens, redă extras din oferta declarată câștigătoare, unde sunt expuse cheltuielile cu salariile. Față de aceste informații, precizează

că toate cheltuielile anuale cu salariile personalului totale pe cele 3 trasee ale grupei/lotului 16 sunt în cuantum de 282.000,00 lei, ceea ce lunar conduce la o valoare de 23.500,00 lei, iar raportat la 7 persoane care să îndeplinească atribuțiile de șoferi, conduce la o valoare medie de 3.357,14 lei pe post. Însă această valoare este una medie, deoarece prestația pe trasee este diferită și, astfel cum a menționat ofertantul criticat în răspunsul la solicitarea de clarificări pentru fundamentarea prețului ofertat, pentru fundamentarea cheltuielilor cu salariile s-au luat în considerare numărul de șoferi alocați în oferta depusă pentru efectuarea traseelor grupei 16/lotului 16, numărul de ore lucrate prin raportare la activitatea de transport conform graficelor de circulație, cheltuielile curente ale societății cu salariile personalului și contribuțiile sociale obligatorii.

Entitatea contractantă menționează și că, prin același răspuns la solicitarea de clarificări (nr. 441.1/28.06.2023), ofertantul declarat câștigător a prezentat copia ștatului de salarii pentru personalul societății, pentru octombrie 2022, și situația obligațiilor și a costurilor salariale pentru aceeași lună.

IV. Cu privire la punctele 269 și 270 din contestație, consideră că sunt de menționat 2 aspecte:

- vehiculul de rezervă este utilizat pe traseele grupei în condițiile în care nu poate fi utilizat un autovehicul titular, așadar utilizarea sa nu poate avea o predictibilitate clară;

- în cadrul cheltuielilor materiale a celor cu taxe, impozite, autorizații, pentru fiecare traseu, în cadrul fundamentărilor tarifului, au fost prevăzute alte cheltuieli, astfel că toate cheltuielile prilejuite de acest vehicul de rezervă (RCA, ITP, asigurare călători bagaje, CASCO) se pot acoperi prin aceste alte cheltuieli, având în vedere utilizarea probabil sporadică a autovehiculului de rezervă.

În opinia sa, având în vedere faptul că vehiculul de rezervă trebuie să aibă caracteristicile cel puțin similare cu cel pe care îl înlocuiește, costurile prin înlocuirea autoturismului titular cu cel de rezervă se suplinesc.

V. În demontarea afirmațiilor petentului de la pct. 280 din contestație, entitatea contractantă pune în vedere faptul că ... SA a prezentat în cadrul răspunsului la solicitarea de clarificări privind prețul aparent neobișnuit de scăzut (Adresa nr. 16937 din 23.06.2023) explicații privind valorile luate în calcul pentru fundamentarea diferitelor categorii de cheltuieli: cheltuieli materiale, cheltuieli cu taxe, impozite și autorizații, cheltuieli cu salariile, și a declarat că estimarea valorii serviciilor de transport pe fiecare traseu în parte s-a realizat pe baza numărului de km planificați, astfel cum rezultă din programul de transport propus, pe numărul de vehicule alocate și capacitatea acestora,

pe cheltuielile curente ale societății (conform elementelor de cheltuieli din Anexa 2 la Normele-cadru aprobate prin Ordin nr. 272/2007), la data elaborării ofertei, cu prestarea/desfășurarea activității de transport public de călători.

De asemenea, subliniază că ofertantul a mai menționat și că estimarea cheltuielilor cu prestarea serviciului public de transport călători s-a fundamentat pe prețurile la produse/servicii utilizate în desfășurarea serviciilor de transport public, astfel cum au fost înregistrate de societate de la furnizori, pe modul de organizare și metodele utilizate în cadrul

procesului de lucru, pe nivelul de salarizare al personalului, pe nivelul taxelor, impozitelor și autorizațiilor implicate în activitatea de transport, cu respectarea obligațiilor în domeniile mediului, social și al relațiilor de muncă, stabilite prin legislația adoptată la nivelul Uniunii Europene, legislația națională, prin acorduri colective sau prin tratatele, convențiile și acordurile internaționale în aceste domenii, care trebuie respectate pe parcursul executării contractului sectorial.

Mai mult, indică și că, în răspunsul la solicitarea de clarificări nr. 441.1 din 28.06.2023, ... SA a prezentat dovezi din activitatea firmei pentru categoriile de cheltuieli prevăzute în fundamentări, inclusiv pentru cele la care face referire contestația: RCA, ITP, Asigurare călători bagaje, CASCO, angajați, astfel că prețul ofertat a fost analizat în detaliu. În susținere, enumeră documentele anexate de ofertant.

Față de cele expuse, apreciază ca fiind nefondate și neîntemeiate toate criticile aduse de contestator, astfel că solicită respingerea demersului acestuia ca atare.

Cu adresa înregistrată la C.N.S.C. cu nr. .../..., entitatea contractantă transmite, în copie certificată, documente din dosarul achiziției publice.

Dând curs solicitării exprese din cuprinsul contestației, prin adresa nr. .../..., Consiliul transmite către ... SRL invitația de studiere a dosarului constituit pe rolul său. Ca urmare, în data de 25.09.2023, persoanele împuternicite de societate se prezintă la sediul C.N.S.C., studiază dosarul cauzei și obțin fotocopiile solicitate.

Ca urmare, prin adresa înregistrată la C.N.S.C. cu nr. .../..., ... SRL transmite note scrise, prin intermediul cărora solicită:

«1. Anularea Comunicării nr. 23410 din data de 28.08.2023, prin care ni s-a comunicat rezultatul procedurii de licitație deschisă în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate în aria teritorială de competența a ...”, în ceea ce privește lotul 16;

2. Anularea Raportului Procedurii nr. 23182 din data de 24.08.2023, precum și a tuturor documentelor emise de Autoritatea Contractantă în ceea ce privește stabilirea pentru lotul 16 – a ofertei depuse de ... S.R.L., ca fiind admisibilă, precum și a tuturor actelor subsecvente, cu consecința respingerii ca neconformă a ofertei depuse de acest ofertant, întrucât oferta nu îndeplinește cerințele minime impuse prin documentația de atribuire;

3. Obligarea Autorității Contractante la continuarea procedurii de atribuire în cauză, prin reevaluarea ofertelor și stabilirea ofertelor câștigătoare dintre ofertele admisibile, cu respectarea prevederilor legale în materia achizițiilor publice».

Prin intermediul documentului, contestatorul reia argumente prezentate în cadrul contestației (cu privire la lotul nr. 16), expunând, suplimentar, aspecte constatate în documentele la care a avut acces în urma solicitării de studiere a dosarului cauzei.

În final, conchide că entitatea contractantă a procedat la evaluarea, în mod vădit superficial, a ofertei ... SA care, în realitate, este o ofertă neconformă, ce nu respectă documentația de atribuire obligatorie pentru toți operatorii economici, dar și o ofertă al cărei preț este extrem de scăzut și care nu a putut fi fundamentat de către operatorul economic,

reliefându-se mai multe aspecte care subliniază inacceptabilitatea propunerii financiare și care i-au permis să oferteze un preț extrem de scăzut, de doar 40%.

Dovada comunicării notelor scrise și către entitatea contractantă a fost prezentată.

Prin adresa nr. 2408/13.09.2023, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. .../..., ... SRL depune, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr. ... din 12.09.2023, eliberată de CEC Bank Sucursala ..., în cuantum de 585.415,60 lei.

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

..., în calitate de entitate contractantă, a organizat procedura licitație deschisă, online, pe loturi, pentru atribuirea contractului având ca obiect *Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a ...*, cod CPV 60112000-6 – Servicii de transport rutier public (Rev.2), elaborând, în acest sens, documentația de atribuire aferentă și publicând în SEAP, anunțul de participare nr. .../....

Conform acestui anunț, valoarea estimată a procedurii este de 1.169.887.837,92 lei, fără TVA, iar criteriul de atribuire utilizat este „*Cel mai bun raport calitate-preț*”, cu factorii de evaluare: *Prețul ofertei – 50%, a) Vechimea medie a parcului de autobuze – 25%, b) Clasificarea autobuzelor – 4%, c) Norma de poluare a autobuzelor – 12%, d) Dotarea cu instalație de aer condiționat – 3%, e) Capacitatea de transport – 3% și f) Utilizarea combustibililor alternativi, astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi – 3%.*

După cum rezultă din declarația de participare, încărcată în SEAP la data de 14.12.2022, în cadrul lotului nr. 16 al procedurii au fost depuse două oferte, de către ... SA și Asocierea ... SRL – ... SRL.

Prin raportul procedurii nr. 23182/24.08.2023, oferta depusă în cadrul lotului nr. 16 al procedurii de către ... SA a fost clasată pe primul loc și declarată câștigătoare, iar oferta depusă de Asocierea ... SRL – ... SRL a fost clasată pe locul 2 în clasamentul final al lotului.

Nemulțumit de acest rezultat al procedurii, aferent lotului nr. 16, comunicat prin adresa nr. 23413/28.08.2023, precum și de rezultatele loturilor nr. 6, 7, 10 și 15 ale procedurii, ... SRL a formulat contestația care face obiectul prezentei cauze și a solicitat următoarele:

«1. *Anulare Comunicările nr. 23389, nr. 23395; nr. 23400; nr. 23403; nr. 23405; nr. 23407; nr. 23410; nr. 23412; nr. 23413 toate din data de 28.08.2023, prin care ni s-a comunicat rezultatul procedurii de licitație deschisă în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Delegarea gestiunii serviciului public de transport*

persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a ...”, în ceea ce privește loturile, 6, 7, 10, 15, 16;

2. Anularea Raportului Procedurii nr. 23182 din data de 24.08.2023, precum și a tuturor documentelor emise de Autoritatea Contractantă în ceea ce privește stabilirea:

- pentru lotul 6 – a ofertei Asocierii ... S.R.L. (lider) – ... S.R.L. (asociat) – ... S.R.L. (asociat) (în continuare „Asocierea ...”), ca fiind admisibilă, precum și a tuturor actelor subsecvente, cu consecința respingerii ca neconformă a ofertei depuse de acest ofertant, întrucât

oferta nu îndeplinește cerințele minime impuse prin documentația de atribuire;

- pentru lotul 7 – a ofertei depuse de ... S.R.L., ca fiind admisibilă, precum și a tuturor actelor subsecvente, cu consecința respingerii ca neconformă a ofertei depuse de acest ofertant, întrucât oferta nu îndeplinește cerințele minime impuse prin documentația de atribuire;

- pentru lotul 10 – a ofertei depuse de ... S.R.L.,

- pentru lotul 15 – a ofertei depuse de ... S.R.L.,

- pentru lotul 16 – a ofertei depuse de ... S.R.L.,

ca fiind admisibilă/e, precum și a tuturor actelor subsecvente, cu consecința respingerii ca neconformă/e a ofertei depuse de ofertantul declarat câștigător, întrucât oferta nu îndeplinește cerințele minime impuse prin documentația de atribuire;

3. Obligarea Autorității Contractante la continuarea procedurii de atribuire în cauză, prin reevaluarea ofertelor și stabilirea ofertelor câștigătoare dintre ofertele admisibile, cu respectarea prevederilor legale în materia achizițiilor publice».

În ceea ce privește criticile care vizează loturile nr. 6, 7, 10 și 15 ale procedurii, Consiliul constată că nu a fost constituită cauțiunea aferentă acestora, așa cum sunt dispozițiile art. 61¹ din Legea nr. 101/2016, care stipulează următoarele:

„Art. 61¹. - (1) Pentru soluționarea contestației formulate în condițiile art. 8 sub sancțiunea respingerii acesteia, persoana care se consideră vătămată trebuie să constituie, în termen de maximum 5 zile de la data sesizării Consiliului, o cauțiune stabilită după cum urmează:

/.../

b) 2% din valoarea estimată a contractului, dacă aceasta este egală sau mai mare decât pragurile valorice prevăzute la art. 7 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, art. 12 alin. (1) din Legea nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare, art. 11 alin. (1) din Legea nr. 100/2016, cu modificările și completările ulterioare, dar nu mai mult de 220.000 lei pentru contestațiile depuse în etapa prevăzută la art. 17 alin. (1) lit. a), respectiv nu mai mult de 2.000.000 lei pentru contestațiile depuse în etapa prevăzută la art. 17 alin. (1) lit. b).

/.../

(2¹) În cazul unei proceduri de atribuire împărțite pe loturi, prevederile alin. (1) se raportează la valoarea estimată a fiecărui lot contestat”.

Dată fiind neconstituirea cauțiunii prevăzută de lege, contestatorul declarând, prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. .../..., că renunță la judecarea criticilor formulate cu privire la loturile nr. 6, 7, 10 și 15, menținând doar criticile ce vizează lotul nr. 16 al procedurii, cel pentru care a și înțeles să constituie cauțiune, Consiliul va respinge, ca inadmisibile, criticile care vizează loturile nr. 6, 7, 10 și 15 ale procedurii.

În continuare, Consiliul va analiza critica formulată de contestator cu privire la faptul că ofertantul declarat câștigător, ... SA, nu a ofertat

nici un vehicul clasa M2 și nu ofertat vehicule nepoluante, raportat la numărul total de vehicule M2, conform celor prevăzute în OUG nr. 71/2021.

În analiza criticii, Consiliul constată faptul că sunt relevante prevederile regăsite în documentul intitulat *„Caiet de sarcini privind atribuirea Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate, în aria teritorială de competență a ...”*, publicat în SEAP în anexa anunțului de participare nr. .../..., sub identificatorul *„[.../00017] Anexa 4 HCJ caiet de sarcini procedura de*

achiziție - FPS 15.pdf.p7s", înscris care, potrivit prevederilor art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016, conține specificații tehnice prin intermediul cărora a descris entitatea contractantă necesitatea sa, pentru a cărei satisfacere a fost organizată prezenta procedură de atribuire, și anume:

«/.../ 6.4.2. (1) Pentru realizarea Serviciului public de transport persoane, ofertantul – operatorul de transport rutier trebuie să îndeplinească următoarele cerințe: /.../

D) dispune (în proprietate sau leasing financiar) de numărul de vehicule (cu capacitatea minimă aferentă) prevăzut în Programul de transport public județean de călători prin curse regulate în ..., ce se constituie anexă la contractul de delegare a gestiunii serviciului, pentru lotul (grupa de trasee)/loturile (grupele trasee) pentru care depune oferta”.

(2) Număr de autovehicule necesare pentru fiecare lot

Numărul de autovehicule necesare și tipul acestora pentru fiecare lot corespunzător grupei este prezentat în continuare. În cadrul ofertelor tehnice se va prezenta pentru fiecare traseu din cadrul lotului/grupelor la care se depune oferta, alocarea autovehiculelor cu numerele de înmatriculare sau cu referințele la caracteristicile tehnice în cazul autovehiculelor noi, aflate în curs de achiziționare.

/.../

Lot 16: Grupa 16

Grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Km pe sens	Capacitate autovehicule	Nr. vehicule titulare necesare	
					Nr. Vehicule active	Nr. Vehicule rezerve
16	092	Onești-M. Cașin	15	≥23	2	1
16	093	Onești-Cașin-Curița	12	≤22	1	
16	094	Onești-Răcăuți-Buciumi	8	≤22	2	

/.../

(3) **Cerințe privind vehiculele nepoluante**

În vederea conformării la prevederile O.U.G. nr. 71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic sunt incidente o serie de cerințe privind un anumit număr de vehicule nepoluante în cadrul parcului auto utilizat pe perioada derulării contractului de delegare.

Definiții

a) Categoria M2 - autovehicule cu mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care nu depășește 5 tone, indiferent dacă respectivele autovehicule au un spațiu pentru pasageri în picioare;

b) Categoria M3 - autovehicule cu mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care depășește 5 tone, indiferent dacă respectivele autovehicule au un spațiu pentru pasageri în picioare

c) vehicul din categoria M2 sau M3 din clasa I - vehicule cu o capacitate mai mare de 22 de pasageri, pe lângă conducătorul auto, prevăzut din construcție cu spații pentru pasageri care călătoresc în picioare, pentru a permite deplasări frecvente ale pasagerilor

d) vehicul din categoria M2 sau M3 din clasa A – vehicule cu o capacitate care nu depășește 22 de pasageri, pe lângă conducătorul auto, conceput să transporte pasageri care călătoresc în picioare; și care are scaune și are spațiu pentru pasageri în picioare.

e) Vehicul nepoluant - înseamnă:

(i) un vehicul din categoria **M2** cu cantitatea maximă a emisiilor de CO2 la țeava de evacuare exprimate în g/km mai mici decât valoarea-limită prevăzută în în tabelul de mai jos, precum și cu emisiile de poluanți în condiții reale de conducere mai mici decât procentul-limită prevăzut în tabelul de mai jos;

/.../

Ordonanța de Urgență nr.71/2021 **nu se aplică vehiculelor din categoria M3, altele decât vehiculele din clasa I și clasa A**, astfel cum sunt definite la art. 3 pct. 2 și 3 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate. Regulamentul (CE) nr. 661/2009 stipulează:

„În sensul prezentului regulament se aplică definițiile menționate la articolul 3 din Directiva 2007/46/CE.

De asemenea, se aplică următoarele definiții:

2. vehicul de categoria M2 sau M3 din clasa I” înseamnă un vehicul de categoria M2 sau M3 cu o capacitate mai mare de 22 de pasageri, pe lângă conducătorul auto, prevăzut din construcție cu spații pentru pasagerii care călătoresc în picioare, pentru a permite deplasări frecvente ale pasagerilor;

3. vehicul de categoria M2 sau M3 din clasa A” înseamnă un vehicul de categoria M2 sau M3 cu o capacitate care nu depășește 22 de pasageri, pe lângă conducătorul auto, conceput să transporte pasageri care călătoresc în picioare; și care are scaune și are spațiu pentru pasageri în picioare;”

Calculul numărului minim de vehicule nepoluante în total număr vehicule ce fac obiectul contractului pentru lotul pentru care se depune oferta se realizează în baza prevederilor art. 4 din O.U.G. nr. 71/2021, prin raportare la ponderile vehiculelor ușoare nepoluante (18,7%) prezentate ca ținte minime în cadrul O.U.G. nr. 71/2021. Valorile cu subdiviziuni care se vor obține prin calcul vor fi rotunjite în sens superior valori întregi. La momentul atribuirii contractelor de delegare corespunzătoare loturilor, operatorul/operatorii de transport rutier va/vor trebui să dispună de un număr de vehicule ușoare nepoluante pentru atingerea țintelor din Ordonanța de Urgență nr. 71/2021, după cum urmează:

/.../

Lot 16 – Grupa 16

- minim 1 vehicul ușor nepoluant din categoria M2 din numărul total de vehicule active din categoria M2 prevăzute în programul de transport pentru toate traseele care fac parte din cadrul Lotului 16/ Grupei 16 pentru care se depune oferta /.../».

În propunerea tehnică depusă de ... SA în cadrul lotului nr. 16 al procedurii au fost precizate următoarele (pag. 53 din Vol. 3/3 al dosarului cauzei):

Grupa	Cod traseu	Poluare	Capacitate autovehicule	Clasificare	Nr. înmatriculare	VIN	An fabr
16	092	E6 E6	35 35	I I	Factura Factura	NLRTMF100PA027757 NLRTMF100PA027758	2022 2022

16	093	E6	35	I	Factura	NLRTMF100PA027759	2022
16	094	E6 E6	35 35	I I	Factura Factura	NLRTMF100PA026781 NLRTMF100PA026784	2022 2022

„Rezerva: B-832-COD, E6, 35 locuri, clasificare I, an fabricație 2022”

Din specificațiile tehnice prezentate de ... SA (pag. 114 și următoarele din Vol. 3/3 al dosarului cauzei), rezultă că autovehiculele propuse pentru traseele nr. 93 și nr. 94, cu seriile de identificare NLRTMF100PA027757, NLRTMF100PA027758, NLRTMF100PA027759, NLRTMF100PA026781 și NLRTMF100PA026784, identice cu cele

menționate în propunerea tehnică, au masă autorizată maximă de 10.500 kg și 35 de locuri pe scaune.

Cu privire la autovehiculul cu numărul de înmatriculare B-832-COD, din certificatul de înmatriculare al acestuia rezultă că are masa maximă autorizată de 10.500 kg și o capacitate totală de 37 de persoane (pag. 102 din Vol. 3/3 al dosarului cauzei)

Prin adresa nr. 8534/30.03.2023, entitatea contractantă a solicitat ofertantului ... SA următoarele clarificări cu privire la propunerea tehnică depusă de acesta în cadrul lotului nr. 16 al procedurii (pag. 138 din Vol. 3/3 al dosarului cauzei):

„/.../ în conformitate cu prevederile Caietului de sarcini privind atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate, în aria teritorială de competență a ... - Anexa nr. 4 la Hotărârea Consiliului Județean Bacău nr. 176 din 31.08.2022, Cap. 6.2 Cerințe organizatorice minimale specifice, pct. 3. Cerințe privind vehiculele nepoluante (pag. 39-43) și a cerințelor formulate în cadrul Formularului nr. 3 - Formular de propunere tehnică, ofertantul va preciza în cadrul Propunerii tehnice că se vor asigura vehicule nepoluante în funcție de țintele din OUG 71/2021, raportate la numărul de vehicule M2 declarate ca urmând a fi destinate executării contractului pe grupa de trasee respectivă. Vă solicităm să clarificați acest aspect /.../”.

... SA a răspuns prin adresa nr. 208/03.04.2023, precizând următoarele (pag. 139-140 din Vol. 3/3 al dosarului cauzei):

„Urmare a solicitării de clarificare privind informațiile din propunerea tehnica lot 16 nr. 8534/30.03.2023 vă răspundem punctual:

1. Cu privire la solicitarea de a clarifica aspectul referitor la precizarea în cadrul Propunerii tehnice că se vor asigura vehicule nepoluante în funcție de țintele din OUG 71/2021, raportate la numărul de vehicule M2 declarate ca urmând a fi destinate executării contractului pe grupa de trasee respectivă, în conformitate cu prevederile Caietului de sarcini privind atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate, în aria teritorială de competență a ... - Anexa nr. 4 la Hotărârea Consiliului Județean Bacău nr. 176 din 31.08.2022, Cap. 6.2 Cerințe organizatorice minimale specifice, pct. 3. Cerințe privind vehiculele nepoluante și a cerințelor formulate în cadrul Formularului nr. 3. vă precizam următoarele.

În cadrul propunerii tehnice depuse de societatea noastră la Lotul 16 a procedurii de față, am declarat că vom asigura prestarea serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a unității administrativ teritoriale ... - Lot 16 cu un număr de 6 autovehicule din categoria M3 (cu capacități de 35 locuri). Astfel, vehiculele declarate ca urmând a fi destinate executării contractului pe grupa de trasee 16 sunt din categoria M3. Țintele din OUG 71/2021 sunt raportate la numărul de vehicule M2. Ordonanța nu se aplică vehiculelor din categoria M3, altele decât vehiculele din clasa I și clasa A, astfel cum sunt definite la art. 3 pct. 2 și 3 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților

tehnice separate care le sunt destinate. În aceste condiții, nu este aplicabilă cerința privind asigurarea vehiculelor nepoluante în funcție de țintele din OUG 71/2021 raportate la numărul de vehicule M2 declarate ca urmând a fi destinate executării contractului pe grupa de trasee 16, deoarece, nu au fost declarate autovehicule din categoria M2 în cadrul propunerii tehnice pentru Lotul 16.

În vederea participării la procedura de față și a unei posibile operări pe grupa de trasee 16 în eventualitatea câștigării licitației au fost realizate investiții importante în autovehicule noi, fabricate în 2022 care dispun de cele

mai recente norme de poluare, cu impact minim asupra mediului prin emisiile reduse datorită motorizării de ultimă generație /.../”

În raportul procedurii, înregistrat la entitatea contractantă sub nr. 23182/08.08.2023, au fost precizate următoarele: *„/.../ În urma desfășurării procesului de evaluare, au îndeplinit cerințele minime din caietul de sarcini propunerile tehnice prezentate de următorii ofertanți: /.../ lot 16 /.../ ... SA /.../”*.

Contestatorul consideră că documentația de atribuire impunea ca fiecare ofertant să includă, în oferta sa, dovada asigurării transportului de persoane cu autovehicule din categoria M2, având, totodată, obligația de a face dovada respectării prevederilor OUG nr. 71/2021, prin raportare la numărul total de autovehicule din categoria M2 utilizate în cadrul lotului nr. 16 al procedurii.

Consiliul constată faptul că prevederile documentației de atribuire nu impun prestarea serviciilor cu autovehicule din categoria M2, respectiv *„autovehicule cu mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care nu depășește 5 tone, indiferent dacă respectivele autovehicule au un spațiu pentru pasageri în picioare”*. Prin urmare, ofertantul ... SA, care a ofertat, în cadrul lotului, doar autovehicule cu mai mult de 8 locuri și cu masă maximă autorizată mai mare de 5 tone, care se încadrează în categoria M3, nu a încălcat prevederile documentației de atribuire, dat fiind faptul că documentația de atribuire nu limita ofertarea exclusiv la vehicule din categoria M2.

În ceea ce privește obligațiile de respectare a OUG nr. 71/2021, Consiliul constată faptul că, atât prevederile acestui act normativ, cât și cerința *„minim 1 vehicul ușor nepoluant din categoria M2 din numărul total de vehicule active din categoria M2 prevăzute în programul de transport pentru toate traseele care fac parte din cadrul Lotului 16/ Grupei 16 pentru care se depune oferta”*, se referă la situația în care ofertantul include în oferta sa autovehicule din categoria M2 sau autovehicule din categoria M3, clasa I sau clasa A, fiind precizat în documentația de atribuire faptul că **„Ordonanța de Urgență nr.71/2021 nu se aplică vehiculelor din categoria M3, altele decât vehiculele din clasa I și clasa A”**. Or, contestatorul nu a făcut dovada faptului că autovehiculele ofertate de ... SA se încadrează în categoria M3, clasa I sau clasa A, caz în care ar fi fost incidente dispozițiile actului normativ anterior menționat.

Potrivit dispozițiilor art. 249 din Codul de procedură civilă, *„Cel ce face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile prevăzute de lege”*, această regulă fiind exprimată și prin adagiul *„actori incubit onus probandi”* (reclamantului îi incumbă sarcina probei).

Prin urmare, contestatorul nefăcând dovada faptului că ofertantul ... SA a inclus, în oferta sa, autovehicule pentru care sunt aplicabile prevederile OUG nr. 71/2021, Consiliul constată că ofertantul criticat nu avea obligația dovedirii respectării prevederilor actului normativ anterior precizat.

Date fiind aceste considerente, Consiliul urmează a respinge, ca nefondată, critica cu privire la faptul că nu a fost oferat de către ... SA nici un vehicul clasa M2 și nu au fost oferate vehicule nepoluante,

raportat la numărul total de vehicule M2, conform dispozițiilor OUG 71/2021.

În analiza criticii potrivit căreia ofertantul ... SA nu a respectat cerința din caietul de sarcini, potrivit căreia o parte din autovehiculele oferite trebuiau să aibă capacitate de transport mai mică sau egală cu 22 de locuri, iar comisia de evaluare a constatat, în mod eronat, faptul că oferta depusă în cadrul lotului de ... SA, îndeplinește cerințele caietului de sarcini, Consiliul constată faptul că sunt relevante următoarele prevederi ale caietului de sarcini:

«/.../ 6.4.2. (2) Număr de autovehicule necesare pentru fiecare lot

Numărul de autovehicule necesare și tipul acestora pentru fiecare lot corespunzător grupei este prezentat în continuare. În cadrul ofertelor tehnice se va prezenta pentru fiecare traseu din cadrul lotului/grupelor la care se depune oferta, alocarea autovehiculelor cu numerele de înmatriculare sau cu referințele la caracteristicile tehnice în cazul autovehiculelor noi, aflate în curs de achiziționare.

/.../

Lot 16: Grupa 16».

Lot 167 Grupa 167:						
Grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Km pe sens	Capacitate autovehicule	Nr. vehicule titulare necesare	
					Nr. Vehicule active	Nr. Vehicule rezerve
/.../						
16	093	Onești-Cășin-Curița	12	≤22	1	
16	094	Onești-Răcăuți-Buciumi	8	≤22	2	

Contestatorul consideră că cerințele exprese ale caietului de sarcini, potrivit cărora vehiculele alocate pentru loturile nr. 93 și 94 trebuiau să aibă capacitate de transport mai mică sau egală cu 22 de persoane, nu au fost respectate de către ofertantul ... SA, care a oferit pentru acest lot exclusiv vehicule cu capacitate de transport de 35 de locuri.

Consiliul constată că este întemeiată critica formulată de contestator, dat fiind că nu au fost făcute în caietul de sarcini precizări potrivit cărora este admisă ofertarea unor vehicule cu capacitate mai mare de 22 de locuri, pentru traseele nr. 93 și nr. 94 din cadrul lotului.

Entitatea contractantă invocă prevederile de la punctul 6.4.2. alin. (1) lit. D) din caietul de sarcini, reprodus la o pagină anterioară a prezentei decizii, considerând că această precizare permite ofertarea unor vehicule cu capacitate de transport mai mare decât cerințele minime din caietul de sarcini. Consiliul nu poate accepta această susținere a entității contractante, în condițiile în care, în caietul de sarcini, cu privire la lotul în discuție, au fost impuse cerințe exprese cu privire la capacitatea autovehiculelor propuse pentru traseele nr. 93 și nr. 94, potrivit cărora aceste vehicule trebuie să aibă capacitate mai mică sau egală cu 22 de locuri, nefiind făcute precizări cu privire la faptul că această capacitate de transport reprezintă un minim, ci, dimpotrivă, un maxim.

De asemenea, entitatea contractantă susține că este de dorit o capacitate de transport cât mai mare, fiind precizat în documentația de atribuire și un factor de evaluare cu privire la capacitatea de transport.

Consiliul a regăsit, în caietul de sarcini al procedurii, următoarele prevederi relevante analizei susținerilor entității contractante:

«/.../ 6.1.4.2. Capacitatea de transport

În alegerea acestui factor de evaluare, entitatea contractantă a luat în considerare asigurarea calității serviciului (confortul călătorilor) conform art. 209 alin. (4) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, precum și

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

/.../

6.1.4.3. Grilă de punctaj /.../

Capacitatea de transport

PCT – Punctajul pentru capacitatea de transport, se acordă astfel:

a) pentru oferta ce propune autobuze având cea mai mare capacitate de transport se acordă punctajul maxim alocat factorului de evaluare, respectiv 3 puncte;

b) pentru oferta (n) ce propune autobuze având capacitatea mai mică decât capacitatea maxim ofertată, se acordă punctajul astfel:

$PCT(n) = \text{capacitatea de transport a autobuzelor } (n) \times \text{capacitatea de transport maxim ofertată} \times 3$

PCT – punctajul pentru factorul de evaluare „capacitatea de transport” pentru întreaga grupă (lot) de trasee se calculează după următoarea formulă

$PCT = (PCT1 + PCT2 + \dots + PCTn) / n$ unde:

$PCT1$ = punctajul acordat pentru capacitatea de transport a mijlocului de transport 1 din listă;

$PCTn$ = punctajul acordat pentru capacitatea de transport a mijlocului de transport n din listă, unde n este ultimul autovehicul alocat din fiecare lot/grupă.

La acest factor se acordă puncte pentru fiecare autovehicul care va fi utilizat la executarea traseului /.../».

În plus față de aceste precizări de ordin general, aplicabile tuturor loturilor procedurii, dar care se completează cu alte precizări ale caietului de sarcini, anterior reproduse, prin care numărul de locuri ale autovehiculelor ofertate pentru traseele nr. 93 și nr. 94, în instrucțiunile pentru ofertanți, publicate în SEAP în anexa anunțului de participare nr. .../..., sub identificatorul „[.../00016] Anexa 8 HCJ Instrucțiuni ofertanti - FPS 15.pdf.p7s”, care, conform dispozițiilor art. 22 alin. (1) lit. a), fac parte din documentația de atribuire, au fost făcute următoarele precizări cu privire la modul de calcul al punctajului, din cadrul lotului nr. 16 (pag. 155-156):

«/.../ e) capacitatea de transport;

Descriere: În alegerea acestui factor de evaluare, entitatea contractantă a luat în considerare asigurarea calității serviciului (confortul călătorilor) conform art. 209 alin. (4) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, precum și principiile menționate la art.1 alin. (4) lit. c) și g) din Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale.

Număr de autovehicule necesare Lot 16: Grupa 16

/.../

Număr total de vehicule active:

- 5 **din care 3 vehicule cu capacitatea ≤ 22 locuri** și 2 vehicule cu capacitatea ≥ 23 locuri

Număr total de vehicule rezerve:

- 1 din care 1 vehicul cu capacitatea ≥ 23 locuri

/.../

Direct proporțional: DA

Algoritm de calcul:

PCT – Punctajul pentru capacitatea de transport, se acordă astfel:

a) a) pentru oferta ce propune autobuze având cea mai mare capacitate de transport se acordă punctajul maxim alocat factorului de evaluare, respectiv 3 puncte;

b) *b) pentru oferta (n) ce propune autobuze având capacitatea mai mică decât capacitatea maxim ofertată, se acordă punctajul astfel:*

PCT(n) = capacitate de transport a autobuzelor (n) capacitatea de transport maxim ofertată x 3

PCT – punctajul pentru factorul de evaluare „capacitatea de transport” pentru întreaga grupă (lot) de trasee se calculează după următoarea formulă

PCT = (PCT1+ PCT2+...+ PCTn)/n unde:

PCT1 = punctajul acordat pentru capacitatea de transport a mijlocului de transport 1 din listă;

PCTn = punctajul acordat pentru capacitatea de transport a mijlocului de transport n din listă, unde n este ultimul autovehicul alocat din fiecare lot/grupă.

La acest factor se acordă puncte pentru fiecare autovehicul care va fi utilizat la executarea traseului. Punctele se cumulează și apoi se face media aritmetică. În cazul grupei de trasee se acordă puncte pentru fiecare autovehicul care va fi utilizat la executarea fiecărui traseu în parte. Pentru fiecare traseu din grupa de trasee se va face media aritmetică. Punctele obținute pe fiecare traseu se cumulează și se face media aritmetică /.../».

Nu este întemeiată susținerea entității contractante, dat fiind faptul că, și în ceea ce privește factorul de evaluare invocat de aceasta, prevederile documentației de atribuire sunt clare, nefiind precizată posibilitatea ofertării unor vehicule cu capacitate de transport mai mare de 22 de locuri pentru traseele nr. 93 și nr. 94, menționate în caietul de sarcini. Fiind precizat clar faptul că, pentru 3 autovehicule, capacitatea de transport este limitată la maxim 22 de locuri, ofertanții puteau propune, în cadrul lotului nr. 16 al procedurii, autovehicule cu o capacitate de transport mai mare doar pentru traseele unde a fost menționată posibilitatea ofertării unor vehicule cu cel puțin 23 de locuri, această cerință .

Prevederile documentației de atribuire nu au fost contestate de către potențialii ofertanți în termenul legal avut la dispoziție, astfel că acestea și-au dobândit forța obligatorie atât pentru ofertanți, aceștia având obligația de a prezenta oferta în conformitate cu cerințele stabilite în documentația de atribuire, cât și pentru entitatea contractantă, care avea obligația de a verifica conformitatea/admisibilitatea ofertelor depuse prin raportare la cerințele expres stabilite în documentația de atribuire.

În situația în care potențialii ofertanți apreciau că prevederile documentației de atribuire nu erau clare puteau fie să înainteze entității contractante o solicitare de clarificări privind documentația de atribuire, conform dispozițiilor art. 172 alin. (1) din Legea nr. 99/2016 [„Orice operator economic interesat are dreptul de a solicita clarificări sau informații suplimentare în legătură cu documentația de atribuire, cu respectarea termenului-limită stabilit de entitatea contractantă în

anunțul de participare/simplificat/de concurs”], fie, dacă apreciau că cerințele caietului de sarcini au fost incorect stabilite, să conteste documentația de atribuire, conform dispozițiilor art. 8 din Legea nr. 101/2016, cu respectarea termenului legal prevăzut, prin raportare la data publicării în SEAP a documentației de atribuire și valoarea estimată a contractului ce face obiectul prezentei proceduri de atribuire.

Potrivit art. 72 alin. (2) din HG nr. 394/2016, Comisia de evaluare are obligația de a analiza și de a verifica fiecare ofertă atât din punctul de vedere al elementelor tehnice propuse, cât și din punctul de vedere al

aspectelor financiare pe care le implică. Propunerea tehnică trebuie să corespundă cerințelor minime prevăzute în caietul de sarcini. De asemenea, în baza art. 133 alin. (1) lit. f) din același act normativ, Comisia de evaluare are atribuția verificării conformității propunerilor tehnice ale ofertanților cu prevederile caietului de sarcini.

Cerințele privind modul de întocmire a ofertelor nu trebuie să depindă de modul în care sunt înțelese la un moment dat de către o societate ofertantă, fiind imperativ ca entitatea să asigure operatorilor economici o înțelegere/ interpretare unitară, decurgând din informarea lor completă, corectă și explicită cu privire la modul de aplicare a procedurii de atribuire.

De asemenea, Consiliul reține că potrivit jurisprudenței constante a CJUE, în temeiul articolului 2 din Directiva 2004/18, unei entități contractante îi revine sarcina de a **respecta cu strictete criteriile pe care ea însăși le-a stabilit** (Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctul 40, și Hotărârea din 6 noiembrie 2014, Cartiera dell'Adda, C-42/13, EU:C:2014:2345, punctele 42 și 43, Hotărârea din 2 iunie 2016, Pippo Pizzo, C-27/15, EU:C:2016:404, punctul 39).

Totodată, conform considerentelor expuse în cauza Pippo Pizzo, principiul egalității de tratament impune ca ofertanții să dispună de aceleași șanse în formularea ofertelor lor și implică, așadar, ca aceste oferte să fie supuse acelorași condiții pentru toți ofertanții. Pe de altă parte, **obligația de transparență** - care constituie corolarul principiului egalității de tratament, are ca scop să garanteze absența riscului de favoritism și de arbitrar din partea entității contractante. **Această obligație implică formularea tuturor condițiilor și modalităților procedurii de atribuire în mod clar, precis și neechivoc în anunțul de participare sau în caietul de sarcini**, astfel încât, în primul rând, să permită tuturor ofertanților informați în mod rezonabil și obișnuit de diligenți să le înțeleagă conținutul exact și să le interpreteze în același mod și, în al doilea rând, să permită entității contractante să verifice efectiv dacă ofertele prezentate de ofertanți corespund criteriilor care guvernează contractul în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 noiembrie 2014, Cartiera dell'Adda, C-42/13, EU:C:2014:2345, punctul 44 și jurisprudența citată).

În acest sens sunt și următoarele prevederi din Legea nr. 99/2016:

- art. 62 - *„Entitățile contractante au obligația să respecte toate principiile conform art. 2 alin. (2), în mod special un tratament egal și nediscriminatoriu, și să acționeze într-o manieră transparentă și proporțională”;*

- art. 164 - *„Entitatea contractantă are obligația de a elabora documentația de atribuire care conține toate informațiile necesare*

pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției sectoriale, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire”;

Una dintre regulile de interpretare logică a textelor normative, care poate fi extinsă și la cele consensuale, este că unde legea nu distinge, nici interpretul nu trebuie să distingă – *ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus*, regulă ce presupune că unei formulări generale a textului trebuie să îi corespundă o aplicare generală a acestuia, fără a face apel la distincții pe care nu le prevede.

Date fiind aceste considerente, întrucât documentația de atribuire a precizat explicit faptul că, pentru traseele nr. 93 și nr. 94, din cadrul lotului nr. 16 al procedurii, autovehiculele propuse de ofertanți trebuie să aibă capacitate de transport mai mică sau egală cu 22 de locuri, iar ofertantul ... SA a oferat autovehicule cu capacitate de transport de 35 de locuri, Consiliul va admite critica formulată de contestator, potrivit căreia evaluarea realizată de către comisia de evaluare cu privire la îndeplinirea de către oferta depusă de ... SA în cadrul lotului nr. 16 al procedurii a fost realizată în mod superficial, iar oferta în discuție nu îndeplinește cerințele caietului de sarcini, fiind necesar ca entitatea contractantă să facă aplicarea prevederilor art. 139 alin. (2) din HG nr. 394/2016 și să constate neconformitatea acestei oferte.

Data fiind admiterea criticii anterior analizată, Consiliul constată că este de prisos analizarea celorlalte critici din cuprinsul contestației, deoarece nu ar putea fi înlăturat caracterul neconform al ofertei depusă de ... SA în cadrul lotului nr. 16 al procedurii.

Având în vedere aspectele de fapt și de drept mai sus evocate, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va admite contestația formulată de ... SRL, în contradictoriu cu entitatea contractantă ..., respectiv critica potrivit căreia, în cadrul lotului nr. 16 al procedurii, oferta depusă de ... SA este neconformă, dat fiind faptul că nu îndeplinește cerința caietului de sarcini, care impunea ca pentru traseele nr. 93 și nr. 94 să fie ofertate autovehicule cu cel mult 22 de locuri,

va anula, în parte, raportul procedurii nr. 23182/04.08.2023 și actele subsecvente acestuia, respectiv referirile la oferta depusă de ... SA în cadrul lotului nr. 16 al procedurii și la aplicarea criteriului de atribuire în cadrul acestui lot și

va obliga entitatea contractantă ca, în termen de 10 zile de la primirea deciziei, să continue procedura de atribuire prin reevaluarea ofertei depusă de ... SA în cadrul lotului nr. 16 al procedurii, începând cu propunerea tehnică, cu respectarea documentației de atribuire, a legislației incidente și a celor reținute în motivare.

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

DECIDE:

Admite contestația formulată de ... SRL, în contradictoriu cu entitatea contractantă ..., respectiv critica potrivit căreia, în cadrul lotului nr. 16 al procedurii, oferta depusă de ... SA este neconformă, dat fiind faptul că nu îndeplinește cerința caietului de sarcini, care impunea ca

pentru traseele nr. 93 și nr. 94 să fie ofertate autovehicule cu cel mult 22 de locuri,

Anulează, în parte, raportul procedurii nr. 23182/04.08.2023 și actele subsecvente acestuia, respectiv referirile la oferta depusă de ... SA în cadrul lotului nr. 16 al procedurii și la aplicarea criteriului de atribuire în cadrul acestui lot și

Obligă entitatea contractantă ca, în termen de 10 zile de la primirea deciziei, să continue procedura de atribuire prin reevaluarea ofertei depusă de ... SA în cadrul lotului nr. 16 al procedurii, începând cu

propunerea tehnică, cu respectarea documentației de atribuire, a legislației incidente și a celor reținute în motivare.

Obligatorie.

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

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

Consilier de soluționare

...

PREȘEDINTE

...

Consilier de soluționare

...

Redactat practica deciziei

...

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