

**ROMÂNIA**  
**JUDEȚUL BISTRIȚA-NĂSĂUD**



**CONSILIUL JUDEȚEAN**

**Proiect de hotărâre nr.IX/11799 din 23.05.2023 privind aprobarea modificărilor la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud conform Deciziei Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor nr.346/C3/175/14.02.2023 și a Deciziei civile nr.381/2023 a Curții de Apel Cluj**

Consiliul Județean Bistrița-Năsăud, întrunit în ședință ordinară, în data de \_\_\_\_\_.\_\_\_\_.2023, în prezența președintelui și a \_\_\_\_ de consilieri județeni;

Având în vedere:

- Referatul de aprobare nr.IX/11797 din 23.05.2023 al Vicepreședintelui Consiliului Județean Bistrița-Năsăud;

- raportul comun nr.IV/11801 din 23.05.2023 al structurii Arhitect-șef și Direcției juridice, administrație locală din cadrul Consiliului Județean Bistrița-Năsăud;

- Anunțul de informare prealabilă nr.2020/S 149-366501 privind delegarea serviciului de transport public județean de persoane la nivelul județului Bistrița-Năsăud, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene;

- Decizia Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor nr.346/C3/175 din 14.02.2023, înregistrată la Consiliul Județean Bistrița-Năsăud cu nr.V/3858/17.02.2023;

- Decizia civilă nr.381/2022 a Curții de Apel Cluj, Secția a III-a Contencios Administrativ și Fiscal, pronunțată la data de 15.03.2023, în dosarul nr.238/33/2023, rămasă definitivă, înregistrată la Consiliul Județean Bistrița-Năsăud cu nr.V/6052 din 17.03.2023;

- Clarificarea nr.1 pe lot 6 înregistrată la Consiliul Județean Bistrița-Năsăud cu nr.V/1721 din 26.01.2023;

- prevederile Regulamentului (CE) nr.1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr.1191/69 și nr.1107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile art.1, art.2, art.8 alin.(3) lit.d<sup>1</sup>), lit.i), lit.k), art.9, art.22, art.23, art.29, art.30, art.32, art.33 din Legea nr.51/2006 a serviciilor

comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile art.1, art.3, art.12 alin.(3), art.17 alin.(1) lit.a)-c), lit.h), lit.j<sup>1</sup>), lit.j<sup>2</sup>), lit.l), lit.m), lit.p), alin.(2), art.18, art.19 lit.a)-lit.d), lit.f), art.20 alin.(6)-(7), art.21 alin.(1) lit.b), alin.(2)-(4), alin.(7), art.23, art.23<sup>1</sup>, art.24, art.26, art.28 alin.(1) lit.a), alin.(2), art.35 alin.(1), alin.(2) lit.a) - lit.c), art.37 din Legea nr.92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile art.622 alin.(1) din Legea nr.134/2010 privind Codul de procedură civilă, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile Legii nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile art.22 alin.(1), art.34 alin.(1) lit.b),c) și art.35 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;

- prevederile Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile art.66 alin.(1)-(2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.70/2020 privind reglementarea unor măsuri, începând cu data de 15 mai 2020, în contextul situației epidemiologice determinate de răspândirea coronavirusului SARS-CoV-2, pentru prelungirea unor termene, pentru modificarea și completarea Legii nr.227/2015 privind Codul fiscal, a Legii educației naționale nr.1/2011, precum și a altor acte normative, cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului 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;

- prevederile Hotărârii Guvernului nr.394/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului sectorial/acordului-cadru din Legea nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale;

- prevederile Ordinului ministrului transporturilor nr.972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;

- prevederile Ordinului comun al președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice și președintelui Agenției Naționale pentru Achiziții Publice nr.131/1401/2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul

procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie;

- prevederile Ordinului președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr.272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile Hotărârii Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.81/2021 privind aprobarea Programului de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, pentru perioada 2022-2031, și a modalității de atribuire a gestiunii Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud;

- prevederile Hotărârii Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.118/2021 privind aprobarea Regulamentului și a Caietului de sarcini al Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, și a Documentației de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud;

- prevederile Hotărârii Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.77/2022, privind aprobarea actualizării Studiului de oportunitate și a modificărilor la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, conform Deciziei C.N.S.C. nr.2858/C3/3048, 3049, 3050, 3052 din 24.12.2021 și a Deciziei civile nr.148/2022 a Curții de Apel Cluj;

- prevederile Hotărârii Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.193/2022, privind stabilirea unor măsuri pentru asigurarea continuității serviciului public județean de transport persoane prin curse regulate în județul Bistrița-Năsăud;

- avizul nr.IA/ \_\_\_\_ din \_\_\_\_ al Comisiei economice;

- avizul nr.IA/ \_\_\_\_ din \_\_\_\_ al Comisiei de administrație;

- avizul nr.IA/ \_\_\_\_ din \_\_\_\_ al Comisiei de urbanism;

- avizul nr.IA/ \_\_\_\_ din \_\_\_\_ al Comisiei juridice și de fonduri europene;

În temeiul prevederilor art.173 alin.(1) lit.d) și lit.f), alin.(5) lit.m), art.182 alin.(1), art.196 alin.(1) lit.a), art.580-583, art.590 lit.b), art.592 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare.

## **HOTĂRĂȘTE:**

**Art.1** Se aprobă modificările la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, conform Deciziei Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor nr.346/C3/175/14.02.2023 și a Deciziei

civile nr.381/2023 a Curții de Apel Cluj, prevăzute în Anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

**Art.2** Prezenta hotărâre se aduce la cunoștință publică prin publicare pe site-ul Consiliului Județean Bistrița-Năsăud.

**Art.3** Prezenta hotărâre a fost adoptată cu un număr de \_\_ voturi „pentru”.

**Art.4** Cu ducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei hotărâri se încredințează structura Arhitect-șef - Biroul mediu, transport județean din cadrul Consiliului Județean Bistrița-Năsăud.

**Art.5** Prezenta hotărâre se comunică, prin grija Serviciului resurse umane, organizare, relația cu consiliul județean, cu:

- structura Arhitect-șef - Biroul mediu, transport județean;
- Direcția economică;
- Biroul achiziții publice, contracte;
- Instituția Prefectului - județul Bistrița-Năsăud.

**INIȚIATOR:  
VICEPREȘEDINTE,  
CAMELIA TABĂRĂ**

**AVIZ DE LEGALITATE:  
SECRETARUL GENERAL AL JUDEȚULUI,  
ALEXANDRINA-CRINA BORȘ**

**Nr. \_\_\_\_\_**

**Din \_\_.\_\_.2023**

Întocmit: S.V.F/B.L/1 ex.

*Notă: Prezenta hotărâre se adoptă cu majoritate simplă (votul majorității consilierilor județeni prezenți - art.182 alin.(1) din Codul administrativ).*

Viză CFP:	Verificat: Serviciul resurse umane, organizare, relația cu consiliul județean
Nume, prenume, funcție	Paul-Ioan Borgovan, șef serviciu
Semnătura:	Semnătura:
Data:	Data:

**Anexă la**  
**Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr. .... din .....**

**Modificările la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud conform Deciziei Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor nr.346/C3/175/14.02.2023 și a Deciziei civile nr.381/2023 a Curții de Apel Cluj**

**I. Modul de calcul al factorului de evaluare, Nivelul tarifului, corespunzător componentei financiare**

**1.** La Cap.1.5 Factorii de evaluare relevanți și modul de aplicare a acestora, subcap.Grila de punctaj, paragraful Nivelul tarifului din Documentația de atribuire se modifică și va avea următorul conținut:

**„Nivelul tarifului**

*P<sub>T</sub> - punctajul pentru acest factor se acordă astfel:*

*a) pentru oferta cu cel mai scăzut tarif mediu/km/loc se acordă punctajul maxim alocat factorului de evaluare, respectiv 25 puncte;*

*b) pentru oferta (n) cu alt tarif decât cel prevăzut la lit. a) se acordă punctajul*

*astfel:  $PT(n) = \frac{\text{tariful minim}}{\text{tariful}(n)} \times 25$  ”*

**2.** La Cap.8 Metodologia de evaluare a ofertelor prezentate, subcap.8.1 Factori de evaluare paragraful 8.1.4.5.Grila de punctaj, subparagraful Nivelul tarifului din Anexa nr.1 Caietul de sarcini privind atribuirea Contractului de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în aria teritorială de competență a județului Bistrița-Năsăud la Documentația de atribuire, se modifică și va avea următorul conținut:

**„Nivelul tarifului**

*P<sub>T</sub> - punctajul pentru acest factor se acordă astfel:*

*a) pentru oferta cu cel mai scăzut tarif mediu/km/loc se acordă punctajul maxim alocat factorului de evaluare, respectiv 25 puncte;*

*b) pentru oferta (n) cu alt tarif decât cel prevăzut la lit. a) se acordă punctajul*

*astfel:  $PT(n) = \frac{\text{tariful minim}}{\text{tariful}(n)} \times 25$  ”*

**3.** La Cap.9 „Modul de prezentare a propunerii financiare” lit.ii) „Formularul de Propunere Financiară” din Anexa nr.1 Caietul de sarcini privind atribuirea Contractului de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în aria teritorială de competență a județului Bistrița-Năsăud la Documentația de atribuire, se modifică și va avea următorul conținut:

*„ii) Formularul de Propunere Financiară (conform formularului pus la dispoziție de Entitatea Contractantă în Secțiunea D - Formulare pentru depunerea Ofertei a Documentației de Atribuire - Formularul nr.9 - Formularul de ofertă financiară din Secțiunea Formulare. Tarifal mediu pe kilometru/loc fundamentat conform*

*anexei 1 la formular nr.9 pentru fiecare Grupă de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta.”*

**4.** La Cap.II, Secțiunea II, Obiectul contractului, Subsecțiunile II.2.1.-II.2.11., Descriere, paragraful Criteriul de de atribuire, subparagraful Componenta financiară, Algoritm de calcul din Anexa nr.2 Instrucțiuni către ofertanți la Documentația de atribuire se modifică și va avea următorul conținut:

*„Algoritm de calcul:*

*Tariful mediu pe kilometru/loc se stabilește pentru fiecare Grupă de trasee corespunzătoare Lotului pentru care se depune oferta.*

*PT - punctajul pentru acest factor se acordă astfel:*

*a) Pentru cel mai scăzut dintre tarife se acordă punctajul maxim alocat;  
b) Pentru celelalte tarife ofertate punctajul  $P(n)$  se calculează proporțional, astfel:  $P(n) = (\text{Tarif minim ofertat}/\text{tarif } n) \times \text{punctaj maxim alocat.}”$*

**5.** La Cap.II, Secțiunea II, Obiectul contractului, Subsecțiunile II.2.1.-II.2.11., Descriere, paragraful Criteriul de de atribuire, după factorul de evaluare: *„f) utilizarea combustibililor alternativi, astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi”,* paragraful:

*„Punctajul total al ofertei se calculează făcând media aritmetică a punctajelor totale obținute pe fiecare traseu din cadrul grupei de trasee, pe baza însumării punctajelor obținute la toți factorii de evaluare:*

*$P_{total} = PT + PV + PCA + PNP + PAC + PCT + PCALT$*

*Punctaj maxim total: 100*

*În cazul în care există punctaje egale între ofertanții clasati pe primul loc, departajarea acestora se face în funcție de punctajul obținut pentru factorul cu ponderea cea mai mare.*

*În ordinea ponderii, factorii după care vor fi departajați ofertanții care obțin punctaje*

*egale sunt: nivelul tarifului, vechimea medie a parcului de autobuze, norma de poluare a autobuzelor, clasificarea autobuzelor, capacitatea de transport, utilizarea combustibililor alternativi astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, dotarea cu instalație de aer condiționat. În situația în care egalitatea se menține, entitatea contractantă are dreptul să solicite noi propuneri financiare, iar oferta câștigătoare va fi desemnată cea cu propunerea financiară cea mai mică, respectiv tariful cel mai mic.”*

se modifică și va avea următorul conținut:

*„Punctajul total al ofertei se calculează pe baza însumării punctajelor obținute la toți factorii de evaluare:*

*$P_{total} = P_T + P_V + P_{CA} + P_{NP} + P_{AC} + P_{CT} + P_{CALT}$*

*Punctaj maxim total: 100*

*În cazul în care există punctaje egale între ofertanții clasati pe primul loc, departajarea acestora se face în funcție de punctajul obținut pentru factorul cu ponderea cea mai mare.*

*În ordinea ponderii, factorii după care vor fi departajați ofertanții care obțin punctaje egale sunt: nivelul tarifului, vechimea medie a parcului de autobuze, norma de poluare a autobuzelor, clasificarea autobuzelor, capacitatea de transport, utilizarea combustibililor alternativi astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, dotarea cu instalație de aer condiționat. În situația în care egalitatea se menține, entitatea contractantă are dreptul să solicite noi propuneri financiare, iar oferta câștigătoare va fi desemnată cea cu propunerea financiară cea mai mică, respectiv tariful cel mai mic.”*

**6.** La Cap.IV Secțiunea IV Procedură Subsecțiunea.IV.3 Prezentarea ofertei, paragraf IV.3.2 Modul de prezentare a propunerii financiare, lit.ii) din Anexa nr.2 Instrucțiuni către ofertanți la Documentația de atribuire se modifică și va avea următorul conținut: *„ii. Formularul de Propunere Financiară (conform formularului pus la dispoziție de Entitatea Contractantă în Secțiunea D - Formulare pentru depunerea Ofertei a Documentației de Atribuire – Formularul nr. 9 – Formularul de ofertă financiară din Secțiunea Formulare. Tariful mediu pe kilometru/loc fundamentat conform anexei 1 la formular nr. 9 pentru fiecare Grupă de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta.”*

**7.** În Formularul nr.9 Formular de oferta financiară din Anexa nr.3 Formulare la Documentația de atribuire prevederea: *„ofertăm tariful mediu/km/loc de \_\_\_\_\_ [lei/km/loc] [introduceți suma în cifre și litere din Anexa nr.1 la Formularul nr. 9], fără TVA, la care se adaugă TVA de \_\_\_\_\_ [introduceți suma în cifre și litere], pentru Lotul .... ca medie aritmetică a tarifelor medii/km/loc pentru traseele care compun Grupa (Pachetul) de trasee corespunzătoare Lotului ....”*

*se înlocuiește cu prevederea: „ofertăm tariful mediu/km/loc de \_\_\_\_\_ [lei/km/loc] [introduceți suma în cifre și litere din Anexa nr.1 la Formularul nr. 9], fără TVA, la care se adaugă TVA de \_\_\_\_\_ [introduceți suma în cifre și litere], pentru Lotul ....”*

Titlul Anexei nr.1 la Formularul nr.9 se modifică și va avea următorul conținut: *„FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CĂLĂTORII -STRUCTURA-pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea tarifului pentru serviciul public județean de persoane efectuat prin curse regulate din grupa (pachetul) de trasee\_\_\_\_(lot)\_\_\_\_\_”* și în mod corespunzător se modifică și nota de subsol care va avea următorul conținut:

*„Notă: 1. Structura va fi adaptată pe elemente de cheltuieli specifice fiecărui operator de transport. 2. Pentru cheltuielile financiare se vor anexa toate documentele și justificările privind utilizarea acestora. 3. Veniturile realizate din activitatea de exploatare, specifice fiecărui operator de transport public județean de persoane sunt obținute din: bilete și abonamente etc.”*

**II. Obligativitatea ofertanților care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare, să depună odată cu oferta tehnică și varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat.**

**1.** La Cap.8 Metodologia de evaluare a ofertelor prezentate, subcapitolul 8.2 Cerințe organizatorice minimale specifice din Anexa nr.1 Caietul de sarcini privind atribuirea Contractului de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în aria teritorială de competență a județului Bistrița-Năsăud la Documentația de atribuire, **pct.8.2.3** se completează, după cum urmează:

*„Notă: ofertanții care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare, au obligația să depună odată cu oferta tehnică și varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat.”*

**2.** La Cap.II, Secțiunea II, Obiectul contractului, Subsecțiunile II.2.1.-II.2.11., Descriere paragraful Criteriul de de atribuire subparagraful Componenta tehnică, lit.e) capacitatea de transport din Anexa nr.2 Instrucțiuni către ofertanți la Documentația de atribuire, **prevederea „Autobuzele utilizate în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități” se modifică și va avea următorul conținut:** *„Autobuzele utilizate în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități. Ofertanții care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare au obligația să depună odată cu oferta tehnică și varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat.”*

**3.** Formularul nr.4 - Formular de propunere tehnică din Anexa nr.3 Formulare la Documentația de atribuire, la *“Lit.B Propunerea tehnică”* solicitarea privind documentele prezentate pentru mijloacele de transport ofertate se completează cu următoarea cerință, după cum urmează:

*„•copie după varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat în cazul ofertanților care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare.”*



**III.** La Cap.III.1.3. CAPACITATEA TEHNICĂ ȘI PROFESIONALĂ, Secțiunea Capacitatea tehnică și profesională, Subsecțiunea Cerința referitoare la lista principalelor servicii prestate în mod corespunzător din Anexa nr.2 Instrucțiuni către ofertanți la Documentația de atribuire, **prevederea** „Referința la ultimii 3 ani trebuie să fie întotdeauna calculată în sens invers plecând de la termenul-limită de depunere a Ofertei, așa cum este indicat în Anunțul de participare sau orice eventuală erată publicată de către Entitatea Contractantă indiferent de eventuale prelungiri ulterioare ale acestui termen **se modifică și va avea următorul conținut:** „Referința la ultimii 3 ani trebuie să fie întotdeauna calculată în sens invers plecând de la termenul-limită de depunere a Ofertei, așa cum este indicat în Anunțul de participare sau orice eventuală erată publicată de către Entitatea Contractantă.”

**IV.** În cuprinsul Documentației de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud se modifică referința anilor calendaristici (2018, 2019 și 2020) ca fiind perioada pentru care se solicită situații financiare și se înlocuiește cu perioada (2020, 2021 și 2022) ca fiind perioada pentru care se solicită situații financiare.

**V.** În cuprinsul Documentației de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud se modifică valabilitatea Programului de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.81/2021, cu modificările ulterioare, pentru perioada 2023-2032.

ooo000ooo

**CONSILIUL JUDEȚEAN BISTRIȚA-NĂSĂUD**  
**CABINET VICEPREȘEDINTE**  
**Nr.IX/11797 din 23.05.2023**

**REFERAT DE APROBARE**

**a Proiectului de hotărâre privind aprobarea modificărilor la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud conform Deciziei Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor nr.346/C3/175/14.02.2023 și a Deciziei civile nr.381/2023 a Curții de Apel Cluj**

Procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate de Legea nr.51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, se desfășoară în conformitate cu prevederile Legii nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, pe baza documentației de atribuire, elaborată cu respectarea prevederilor Legii nr.92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare.

În cazul gestiunii delegate, conform prevederilor Legii nr.51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice poate lua forma unui contract de achiziție publică de servicii pentru transportul persoanelor la nivel județean, contract care presupune transferul din partea autorităților administrației publice județene, unuia sau mai multor operatori de drept privat, cu statut de societăți reglementate de Legea nr.31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, a sarcinilor și responsabilităților proprii cu privire la prestarea, exploatarea și administrarea serviciului public.

În conformitate cu prevederile Legii nr.92/2007, cu modificările și completările ulterioare, documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători se întocmește de autoritatea de transport și se aprobă prin hotărâre a autorității locale competente.

În vederea punerii în aplicare a Regulamentului (CE) nr.1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr.1191/69 și nr.1107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare, în conformitate cu prevederile Legii nr.92/2007, cu modificările și completările ulterioare și Legii nr.99/2016, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul Județean Bistrița-Năsăud a întreprins următoarele demersuri:

1. În data de 04.08.2020, în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, a fost publicat Anunțul de informare prealabilă nr.2020/S 149-366501 privind delegarea serviciului de transport public județean de persoane la nivelul județului Bistrița-Năsăud;

2. Prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.81/2021 a fost

aprobat Programul de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, pentru perioada 2022-2031, precum și modalitatea de atribuire a gestiunii Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, prin gestiune delegate;

3. Prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.118/2021 au fost aprobate: Studiul de oportunitate pentru stabilirea și fundamentarea soluțiilor optime de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, Regulamentul și Caietul de sarcini al Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, precum și Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud;

4. A fost demarată procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, prin publicarea în SEAP a Anunțului de participare nr.CN1036737 din 12.11.2021 și a Anunțului de participare nr. 2021/S 221-583843 din 15.11.2021, în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene - Servicii de transport rutier public.

5. În cadrul procedurii de atribuire, operatorii de transport TRANSMIXT SA și EXMITIANI SRL au înaintat contestații asupra documentației de atribuire către Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor, drept urmare, prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.77/2022, Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud a fost revizuită conform Deciziei C.N.S.C. nr.2858/C3/3048, 3049, 3050, 3052 din 24.12.2021 și a Deciziei civile nr.148/2022 a Curții de Apel Cluj.

6. Procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud a fost reluată prin anunțul de participare: [CN1051123] - Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud, loturi 2,3,6,7,8,10,11, publicat la data de 12.01.2023.

7. Ca urmare a unor solicitări de clarificări din partea operatorilor economici la Documentația de Atribuire, Autoritatea Contractantă a formulat *Clarificarea nr. 1 pe lot 6 înregistrată cu nr.V/1721 din 26.01.2023.*

8. Operatorul de transport, TRANSMIXT SA Bistrița a depus la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor, contestația referitoare la Procedura de achiziție publică având ca obiect atribuirea „Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud, loturi 2,3,6,7,8,10,11” - Lot 3: Grupa (Pachet) P3 - 16 trasee.

9. În data de 06.02.2023 a fost înregistrată la Consiliul Județean Bistrița-Năsăud, cu nr.V/2720, Încheierea nr.242/C3/175 din data de 31.01.2023 a Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor prin care s-a dispus suspendarea procedurii de atribuire pentru Lotul 3, până la soluționarea fondului cauzei.

10. În data de 17.02.2023 a fost înregistrată la Consiliul Județean Bistrița-Năsăud, cu nr.V/3858 Decizia Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor nr.346/C3/175/14.02.2023, prin care Consiliul constată caracterul întemeiat al criticilor formulate cu privire la modul de calcul al factorului de evaluare corespunzător componentei financiare.

11. Decizia Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor nr.346/C3/175/14.02.2023, a fost contestată de către Operatorul de transport, TRANSMIXT SA Bistrița, astfel Curtea de Apel Cluj Secția a III-a Contencios Administrativ și Fiscal, s-a pronunțat în data de 15.03.2023 prin Hotărârea civilă nr.381/2023.

Prin Decizia civilă nr.381/2022 a Curții de Apel Cluj, Secția a III-a Contencios Administrativ și Fiscal, pronunțată la data de 15.03.2023, în dosarul nr.238/33/2023, rămasă definitivă, înregistrată la Consiliul Județean Bistrița-Năsăud cu nr.V/6052 din 17.03.2023 s-a dispus obligativitatea ofertanților care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare, să depună odată cu oferta tehnică și varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat.

Având în vedere faptul că Decizia civilă nr.381/2022 a Curții de Apel Cluj este definitivă și executorie, prin Nota de fundamentare nr.IVAb/11789 din 23.05.2023 a Biroului mediu, transport județean se argumentează necesitatea adoptării unei hotărâri de consiliu județean privind aprobarea modificărilor la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud conform Deciziei Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor nr.346/C3/175/14.02.2023 și a Deciziei civile nr.381/2023 a Curții de Apel Cluj.

Având în vedere cele prezentate mai sus, aprob inițierea **Proiectului de hotărâre privind aprobarea modificărilor la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud conform Deciziei Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor nr.346/C3/175/14.02.2023 și a Deciziei civile nr.381/2023 a Curții de Apel Cluj**, pe care îl supun dezbaterii și adoptării de Consiliul Județean Bistrița-Năsăud în forma prezentată.

**INIȚIATOR:  
VICEPREȘEDINTE,  
CAMELIA TABĂRĂ**

Întocmit: Sălăgean Vasile-Francisc, consilier superior /1 ex. \_\_\_\_\_

**APROBAT:**  
**Administrator public,**  
**Grigore-Florin Moldovan**

### **NOTĂ DE FUNDAMENTARE**

**privind aprobarea modificărilor la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud conform Deciziei Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor nr.346/C3/175/14.02.2023 și a Deciziei civile nr.381/2023 a Curții de Apel Cluj**

Procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate de art.29 alin.(8) lit.b) din Legea nr.51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, se desfășoară în conformitate cu prevederile Legii nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, pe baza documentației de atribuire, elaborată cu respectarea prevederilor Legii nr.92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare.

În cazul gestiunii delegate, conform prevederilor Legii nr.51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice poate lua forma unui contract de achiziție publică de servicii pentru transportul persoanelor la nivel județean, contract care presupune transferul din partea autorităților administrației publice județene, unuia sau mai multor operatori de drept privat, cu statut de societăți reglementate de Legea nr.31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la prestarea, exploatarea și administrarea serviciului public.

În ceea ce privește elementele contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii, acestea sunt prevăzute în Contractul-cadru de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane - Anexa nr.2 la Ordinul comun nr.131/1401/2019 al președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice și președintelui Agenției Naționale pentru Achiziții Publice privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie.

În conformitate cu prevederile art. 23<sup>1</sup> alin.(1) din Legea nr.92/2007, cu modificările și completările ulterioare, documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători se întocmește de autoritatea de transport și se aprobă prin hotărâre a autorității locale competente.

În vederea punerii în aplicare a Regulamentului (CE) nr.1.370/2007 al

Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr.1191/69 și nr.1107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare, în conformitate cu prevederile Legii nr.92/2007, cu modificările și completările ulterioare și Legii nr.99/2016, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul Județean Bistrița-Năsăud a întreprins următoarele demersuri:

a) În data de 04.08.2020, în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, a fost publicat Anunțul de informare prealabilă nr.2020/S 149-366501 privind delegarea serviciului de transport public județean de persoane la nivelul județului Bistrița-Năsăud;

b) Prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.81/2021 a fost aprobat Programul de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, pentru perioada 2022-2031, precum și modalitatea de atribuire a gestiunii Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, prin gestiune delegată;

c) Prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.118/2021 au fost aprobate: Studiul de oportunitate pentru stabilirea și fundamentarea soluțiilor optime de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, Regulamentul și Caietul de sarcini al Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, precum și Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud;

d) A fost demarată procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, prin publicarea în SEAP a Anunțului de participare nr.CN1036737 din 12.11.2021 și a Anunțului de participare nr. 2021/S 221-583843 din 15.11.2021, în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene - Servicii de transport rutier public.

e) În cadrul procedurii de atribuire, operatorii de transport TRANSMIXT SA și EXMITIANI SRL au înaintat contestații asupra documentației de atribuire către Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor, drept urmare, Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud a fost revizuită conform Deciziei C.N.S.C. nr.2858/C3/3048, 3049, 3050, 3052 din 24.12.2021 și a Deciziei civile nr.148/2022 a Curții de Apel Cluj, prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.77/2022.

f) Prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.193/2022 s-a aprobat modificarea valabilității Programului de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.81/2021, cu modificările ulterioare, pentru perioada 2023-2032.

g) Procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud a fost reluată prin anunțul de participare: [CN1051123] - Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud, loturi 2,3,6,7,8,10,11, publicat la data de 12.01.2023;

h) Operatorul de transport, TRANSMIXT SA Bistrița a depus la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor, contestația nr.3555/25.01.2023 prin care a solicitat suspendarea procedurii de atribuire „Delegarea gestiunii serviciului public de

transport persoane în județul Bistrița-Năsăud, loturi 2,3,6,7,8,10,11” până la soluționarea fondului contestației, pentru lotul 3;

i) Prin **Încheierea nr.242/C3/175** din data de 31.01.2023 înregistrată la Consiliul Județean Bistrița-Năsăud, cu nr.V/2720 din 06.02.2023, Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor a admis cererea de suspendare și a dispus suspendarea procedurii de atribuire pentru Lotul 3, până la soluționarea fondului cauzei.

j) Prin Decizia nr.346/C3/175/14.02.2023 înregistrată la Consiliul Județean Bistrița-Năsăud, cu nr.V/3858 din 17.02.2023, Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor a admis contestația nr.3555/25.01.2023 și a obligat Județul Bistrița-Năsăud ca în termen de 10 zile de la primirea deciziei să procedeze la modificarea documentației de atribuire cu luare în considerare a celor precizate în motivare și să comunice modificările adoptate tuturor operatorilor economici interesați de participarea la procedura de Atribuire, prin publicarea acestora în SEAP.

k) Împotriva Deciziei nr.346/C3/175/14.02.2023 înregistrată la Consiliul Județean Bistrița-Năsăud, cu nr.V/3858 din 17.02.2023 a Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor operatorul Transmixt S.A. a formulat plângerea înregistrată la Consiliul Județean Bistrița-Năsăud sub nr.V/4732 din 01.03.2023.

l) Prin Decizia civilă nr.381 din 15.03.2023 pronunțată în Dosarul nr.238/33/2023 Curtea de Apel Cluj a admis plângerea și a modificat în parte documentația de atribuire în sensul că a obligat Județul Bistrița-Năsăud ca în termen de 10 zile de la comunicare, să modifice documentația de atribuire în sensul de a impune ofertanților care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare, să depună odată cu oferta tehnică și varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat și a menținut, în rest, decizia nr.346/C3/175/14.02.2023 a Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor.

m) Prin clarificarea din oficiu nr.6924 din 28.03.2023 autoritatea contractantă a comunicat modificările dispuse prin Decizia C.N.S.C. nr.346/C3/175 din 14.02.2023 și prin Decizia civilă nr.381/2023 a Curții de Apel tuturor operatorilor economici interesați de participarea la procedura de Atribuire, prin publicarea acestora în SEAP după cum urmează:

## **I. Modul de calcul al factorului de evaluare, Nivelul tarifului, corespunzător componentei financiare**

1. La Cap.1.5 Factorii de evaluare relevanți și modul de aplicare a acestora, subcap.Grila de punctaj, paragraful Nivelul tarifului din Documentația de atribuire se modifică și va avea următorul conținut:

### **„Nivelul tarifului**

*P<sub>T</sub> - punctajul pentru acest factor se acordă astfel:*

*a) pentru oferta cu cel mai scăzut tarif mediu/km/loc se acordă punctajul maxim alocat factorului de evaluare, respectiv 25 puncte;*

*b) pentru oferta (n) cu alt tarif decât cel prevăzut la lit. a) se acordă punctajul astfel:*

$$PT(n) = \frac{\text{tariful minim}}{\text{tariful}(n)} \times 25 "$$

**2.** La Cap.8 Metodologia de evaluare a ofertelor prezentate, subcap.8.1 Factori de evaluare paragraful 8.1.4.5.Grila de punctaj, subparagraful Nivelul tarifului din Anexa nr.1 Caietul de sarcini privind atribuirea Contractului de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în aria teritorială de competență a județului Bistrița-Năsăud la Documentația de atribuire, se modifică și va avea următorul conținut:

**„Nivelul tarifului**

*P<sub>T</sub> - punctajul pentru acest factor se acordă astfel:*

*a) pentru oferta cu cel mai scăzut tarif mediu/km/loc se acordă punctajul maxim alocat factorului de evaluare, respectiv 25 puncte;*

*b) pentru oferta (n) cu alt tarif decât cel prevăzut la lit. a) se acordă punctajul astfel:*

$$PT(n) = \frac{\text{tariful minim}}{\text{tariful}(n)} \times 25 "$$

**3.** La Cap.9 „Modul de prezentare a propunerii financiare” lit.ii) „Formularul de Propunere Financiară” din Anexa nr.1 Caietul de sarcini privind atribuirea Contractului de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în aria teritorială de competență a județului Bistrița-Năsăud la Documentația de atribuire, se modifică și va avea următorul conținut: „ii) Formularul de Propunere Financiară (conform formularului pus la dispoziție de Entitatea Contractantă în Secțiunea D - Formulare pentru depunerea Ofertei a Documentației de Atribuire - **Formularul nr.9** - Formularul de ofertă financiară din Secțiunea Formulare. Tariful mediu pe kilometru/loc fundamentat conform anexei 1 la formular nr.9 pentru fiecare Grupă de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta.”

**4.** La Cap.II, Secțiunea II, Obiectul contractului, Subsecțiunile II.2.2., II.2.3., II.2.6., II.2.7., II.2.8., II.2.9., II.2.10.și II.2.11., Descriere, paragraful Criteriul de de atribuire, subparagraful Componenta financiară, Algoritm de calcul din Anexa nr.2 Instrucțiuni către ofertanți la Documentația de atribuire se modifică și va avea următorul conținut:

*„Algoritm de calcul:*

*Tariful mediu pe kilometru/loc se stabilește pentru fiecare Grupă de trasee corespunzătoare Lotului pentru care se depune oferta.*

*PT - punctajul pentru acest factor se acordă astfel:*

*a) Pentru cel mai scăzut dintre tarife se acordă punctajul maxim alocat;*

*b) Pentru celelalte tarife ofertate punctajul P(n) se calculează proporțional, astfel:  
P(n) = (Tarif minim ofertat/tarif n) x punctaj maxim alocat.”*

**5.** La Cap.II, Secțiunea II, Obiectul contractului, Subsecțiunile II.2.2., II.2.3., II.2.6., II.2.7., II.2.8., II.2.9., II.2.10. și II.2.11, Descriere, paragraful Criteriul de de atribuire, după factorul de evaluare: “f) utilizarea combustibililor alternativi, astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi”, paragraful:



*„Punctajul total al ofertei se calculează făcând media aritmetică a punctajelor totale obținute pe fiecare traseu din cadrul grupei de trasee, pe baza însumării punctajelor obținute la toți factorii de evaluare:*

$$P_{total} = P_T + P_V + P_{CA} + P_{NP} + P_{AC} + P_{CT} + P_{CALT}$$

*Punctaj maxim total: 100*

*În cazul în care există punctaje egale între ofertanții clasati pe primul loc, departajarea acestora se face în funcție de punctajul obținut pentru factorul cu ponderea cea mai mare.*

*În ordinea ponderii, factorii după care vor fi departajați ofertanții care obțin punctaje egale sunt: nivelul tarifului, vechimea medie a parcului de autobuze, norma de poluare a autobuzelor, clasificarea autobuzelor, capacitatea de transport, utilizarea combustibililor alternativi astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, dotarea cu instalație de aer condiționat. În situația în care egalitatea se menține, entitatea contractantă are dreptul să solicite noi propuneri financiare, iar oferta câștigătoare va fi desemnată cea cu propunerea financiară cea mai mică, respectiv tariful cel mai mic.”*

*se modifică și va avea următorul conținut:*

*„Punctajul total al ofertei se calculează pe baza însumării punctajelor obținute la toți factorii de evaluare:*

$$P_{total} = P_T + P_V + P_{CA} + P_{NP} + P_{AC} + P_{CT} + P_{CALT}$$

*Punctaj maxim total: 100*

*În cazul în care există punctaje egale între ofertanții clasati pe primul loc, departajarea acestora se face în funcție de punctajul obținut pentru factorul cu ponderea cea mai mare.*

*În ordinea ponderii, factorii după care vor fi departajați ofertanții care obțin punctaje egale sunt: nivelul tarifului, vechimea medie a parcului de autobuze, norma de poluare a autobuzelor, clasificarea autobuzelor, capacitatea de transport, utilizarea combustibililor alternativi astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, dotarea cu instalație de aer condiționat. În situația în care egalitatea se menține, entitatea contractantă are dreptul să solicite noi propuneri financiare, iar oferta câștigătoare va fi desemnată cea cu propunerea financiară cea mai mică, respectiv tariful cel mai mic.”*

**6.** La Cap.IV Secțiunea IV Procedură Subsecțiunea.IV.3 Prezentarea ofertei, paragraf IV.3.2 Modul de prezentare a propunerii financiare, lit.ii) din Anexa nr.2 Instrucțiuni către ofertanți la Documentația de atribuire se modifică și va avea următorul conținut: *„ii. Formularul de Propunere Financiară (conform formularului pus la dispoziție de Entitatea Contractantă în Secțiunea D - Formulare pentru depunerea Ofertei a Documentației de Atribuire – Formularul nr. 9 – Formularul de ofertă financiară din Secțiunea Formulare. Tariful mediu pe kilometru/loc fundamentat conform anexei 1 la formular nr. 9 pentru fiecare Grupă de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta.”*

7. În Formularul nr.9 Formular de oferta financiară din Anexa nr.3 Formulare la Documentația de atribuire prevederea: *„ofertăm tariful mediu/km/loc de \_\_\_\_\_ [lei/km/loc] [introduceți suma în cifre și litere din Anexa nr.1 la Formularul nr. 9], fără TVA, la care se adaugă TVA de \_\_\_\_\_ [introduceți suma în cifre și litere], pentru Lotul .... ca medie aritmetică a tarifelor medii/km/loc pentru traseele care compun Grupa (Pachetul) de trasee corespunzătoare Lotului ....”* se înlocuiește cu prevederea: *„ofertăm tariful mediu/km/loc de \_\_\_\_\_ [lei/km/loc] [introduceți suma în cifre și litere din Anexa nr.1 la Formularul nr. 9], fără TVA, la care se adaugă TVA de \_\_\_\_\_ [introduceți suma în cifre și litere], pentru Lotul ....”*

Titlul Anexei nr.1 la Formularul nr.9 se modifică și va avea următorul conținut: *„FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CĂLĂTORII -STRUCTURA- pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea tarifului pentru serviciul public județean de persoane efectuat prin curse regulate din grupa (pachetul) de trasee\_\_\_\_ (lot)\_\_\_\_\_”* și în mod corespunzător se modifică și nota de subsol care va avea următorul conținut:

*„Notă: 1. Structura va fi adaptată pe elemente de cheltuieli specifice fiecărui operator de transport. 2. Pentru cheltuielile financiare se vor anexa toate documentele și justificările privind utilizarea acestora. 3. Veniturile realizate din activitatea de exploatare, specifice fiecărui operator de transport public județean de persoane sunt obținute din: bilete și abonamente etc.”*

**II. Obligativitatea ofertanților care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare, să depună odată cu oferta tehnică și varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat.**

1. La Cap.8 Metodologia de evaluare a ofertelor prezentate, subcapitolul 8.2 Cerințe organizatorice minimale specifice din Anexa nr.1 Caietul de sarcini privind atribuirea Contractului de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în aria teritorială de competență a județului Bistrița-Năsăud la Documentația de atribuire, **pct.8.2.3** se completează, după cum urmează: *„Notă: ofertanții care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare, au obligația să depună odată cu oferta tehnică și varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat.”*

2. La Cap.II, Secțiunea II, Obiectul contractului, Subsecțiunile II.2.2, II.2.3, II.2.6., II.2.7, II.2.8, II.2.9., II.2.10.și II.2.11, Descriere paragraful Criteriul de de atribuire subparagraful Componenta tehnică, lit.e) capacitatea de transport din Anexa nr.2 Instrucțiuni către ofertanți la Documentația de atribuire, **prevederea** *„Autobuzele utilizate în prestarea serviciului de transport călători vor fi*

*echipate/adaptate cu echipamente în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități” se modifică și va avea următorul conținut: „Autobuzele utilizate în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități. Ofertanții care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare au obligația să depună odată cu oferta tehnică și varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat.”*

**3.** Formularul nr.4 - Formular de propunere tehnică din Anexa nr.3 Formulare la Documentația de atribuire, la *“Lit.B Propunerea tehnică”* solicitarea privind documentele prezentate pentru mijloacele de transport oferite se completează cu următoarea cerință, după cum urmează:

*„•copie după varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat în cazul ofertanților care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare.”*

Se impune a se preciza că față de clarificarea din oficiu nr.6924 din 28.03.2023, publicată în SEAP, clarificare care a avut ca obiect modificările mai sus enumerate, prin noul act administrativ se propune extinderea modificărilor atât de la cap. I punctele nr.4 și nr.5 și cap. II punctul 2, cât și de la celelalte puncte, de la cap.I-II, la toate cele 11 loturi în conformitate cu prevederile cap.I.3.2 din Secțiunea I.A. din Anexa nr. 2 la Documentația de atribuire aprobată prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.77/2022 care prevăd că dacă este cazul, Entitatea Contractantă poate modifica conținutul Documentației de Atribuire prin publicarea unei clarificări în SEAP.

Prin urmare toate modificările, atât cele care nu au fost publicate în SEAP prin clarificarea din oficiu nr.6924 din 28.03.2023 cât și cele care fac obiectul noului act administrativ, vor respecta prevederile cap.I.3.2 din Secțiunea I.A. din Anexa nr. 2 la Documentația de atribuire aprobată prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.77/2022, în sensul că documentația de atribuire astfel modificată va fi publicată în SEAP în vederea declanșării unei noi proceduri de atribuire. Pe lângă modificările precizate mai sus, prin noul act administrativ se mai propun următoarele modificări ale documentației de atribuire aprobată prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.77/2022 și care vor respecta prevederile de la cap.I.3.2 din Secțiunea I.A. din Anexa nr. 2 la Documentația de atribuire aprobată prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.77/2022:

I. La Cap.III.1.3. CAPACITATEA TEHNICĂ ȘI PROFESIONALĂ, Secțiunea Capacitatea tehnică și profesională, Subsecțiunea Cerința referitoare la lista principalelor servicii prestate în mod corespunzător din Anexa nr.2 Instrucțiuni către ofertanți la Documentația de atribuire, prevederea *„Referința la ultimii 3 ani trebuie*

*să fie întotdeauna calculată în sens invers plecând de la termenul-limită de depunere a Ofertei, așa cum este indicat în Anunțul de participare sau orice eventuală erată publicată de către Entitatea Contractantă indiferent de eventuale prelungiri ulterioare ale acestui termen "se modifică și va avea următorul conținut: „Referința la ultimii 3 ani trebuie să fie întotdeauna calculată în sens invers plecând de la termenul-limită de depunere a Ofertei, așa cum este indicat în Anunțul de participare sau orice eventuală erată publicată de către Entitatea Contractantă ”.*

II. În cuprinsul Documentației de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud se modifică referința anilor calendaristici (2018, 2019 și 2020) ca fiind perioada pentru care se solicită situații financiare și se înlocuiește cu perioada (2020, 2021 și 2022) ca fiind perioada pentru care se solicită situații financiare.

III. În cuprinsul Documentației de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud se modifică valabilitatea Programului de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.81/2021, cu modificările ulterioare, pentru perioada 2023-2032.

Potrivit prevederilor art.8 alin.(3) lit.d<sup>1</sup> din Legea nr.51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare: *„În exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, autoritățile deliberative ale administrației publice locale asigură cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor de utilități publice și adoptă hotărâri în legătură cu: d<sup>1</sup>) aprobarea documentației de atribuire, care va include obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii ce urmează a fi atribuit și anexele obligatorii la acestea - în cazul gestiunii delegate”.*

Potrivit prevederilor art.17 alin.(2), art. 23<sup>1</sup> (1) din Legea nr.92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare, *„În exercitarea atribuțiilor ce le revin, autoritățile deliberative ale administrației publice locale și adunările generale ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale adoptă hotărâri [...] Documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători se întocmește de autoritatea de transport și se aprobă prin hotărâre a autorității locale competente.”*

Având în vedere cele mai sus și ținând cont de caracterul unitar al Documentației de atribuire, pentru toate cele 11 loturi (documentația pentru fiecare lot conținând același Caiet de sarcini privind atribuirea Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate în județul Bistrița-Năsăud, Formulare tipizate pentru întocmirea ofertei, Model Contract de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate în Județul Bistrița-Năsăud, Regulament și Caiet de sarcini al al serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în Județul Bistrița-Năsăud și având aceleași criterii de evaluare a ofertelor dar și pentru a respecta principiile prevăzute la art.2 alin.(2) din Legea nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare și ca atare pentru a nu face discriminări, între

posibilii ofertanți de pe fiecare din cele 11 loturi, modificările la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate dispuse prin Decizia Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor nr.346/C3/175/14.02.2023 și Decizia civilă nr.381/2023 a Curții de Apel Cluj trebuie aplicate pentru toate loturile componente ale Programului de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, pentru perioada 2023-2032, astfel încât se impune ca aceste modificări să fie adoptate, printr-o hotărâre de consiliu județean, așa cum dispune și Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor în dispozitivul Deciziei nr.346/C3/175/14.02.2023 și Curtea de Apel prin Decizia civilă nr.381/2023.

Având în vedere cele expuse mai sus și în conformitate cu prevederile art.240 alin.(2) din Codul administrativ, care prevăd că aprecierea necesității și oportunitatea adoptării actelor administrative aparține exclusiv autorităților deliberative, propunem inițierea **Proiectului de hotărâre privind aprobarea modificărilor la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud conform Deciziei Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor nr.346/C3/175/14.02.2023 și a Deciziei civile nr.381/2023 a Curții de Apel Cluj.**

**ȘEF BIROU,  
Luminița Borșa**

Întocmit: Sălăgean Vasile–Francisc, consilier superior /1 ex.\_\_\_\_\_

**CONSILIUL JUDEȚEAN BISTRIȚA-NĂSĂUD**  
**ARHITECT-ȘEF**  
**DIRECȚIA JURIDICĂ, ADMINISTRAȚIE LOCALĂ**  
**Nr.IV/11801 din 23.05.2023**

**RAPORT**

**asupra Proiectului de hotărâre privind aprobarea modificărilor la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud conform Deciziei Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor nr.346/C3/175/14.02.2023 și a Deciziei civile nr.381/2023 a Curții de Apel Cluj**

Având în vedere:

- Referatul de aprobare nr.IX/11797 din 23.05.2023 al Vicepreședintelui Consiliului Județean Bistrița-Năsăud;
- Anunțul de informare prealabilă nr.2020/S 149-366501 privind delegarea serviciului de transport public județean de persoane la nivelul județului Bistrița-Năsăud, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene;
- Decizia Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor nr.346/C3/175 din 14.02.2023, înregistrată la Consiliul Județean Bistrița-Năsăud cu nr.V/3858/17.02.2023;
- Decizia civilă nr.381/2022 a Curții de Apel Cluj, Secția a III-a Contencios Administrativ și Fiscal, pronunțată la data de 15.03.2023, în dosarul nr.238/33/2023, rămasă definitivă, înregistrată la Consiliul Județean Bistrița-Năsăud cu nr.V/6052 din 17.03.2023;
- Clarificarea nr. 1 pe lot 6 înregistrată la Consiliul Județean Bistrița-Năsăud cu nr.V/1721 din 26.01.2023;
- prevederile Regulamentului (CE) nr.1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr.1191/69 și nr.1107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile art.1, art.2, art.8 alin.(3) lit.d<sup>1</sup>), lit.i), lit.k), art.9, art.22, art.23, art.29, art.30, art.32, art.33 din Legea nr.51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile art.1, art.3, art.12 alin.(3), art.17 alin.(1) lit.a)-c), lit.h), lit.j<sup>1</sup>), lit.j<sup>2</sup>), lit.l), lit.m), lit.p), alin.(2), art.18, art.19 lit.a)-lit.d), lit.f), art.20 alin.(6)-(7), art.21 alin.(1) lit.b), alin.(2)-(4), alin.(7), art.23, art.23<sup>1</sup>, art.24, art.26, art.28 alin.(1) lit.a), alin.(2), art.35 alin.(1), alin.(2) lit.a) - lit.c), art.37 din Legea nr.92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile art.622 alin.(1) din Legea nr.134/2010 privind Codul de procedură civilă, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile Legii nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile art.22 alin.(1), art.34 alin.(1) lit.b),c) și art.35 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;

- prevederile Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile art.66 alin.(1)-(2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.70/2020 privind reglementarea unor măsuri, începând cu data de 15 mai 2020, în contextul situației epidemiologice determinate de răspândirea coronavirusului SARS-CoV-2, pentru prelungirea unor termene, pentru modificarea și completarea Legii nr.227/2015 privind Codul fiscal, a Legii educației naționale nr.1/2011, precum și a altor acte normative, cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului 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;

- prevederile Hotărârii Guvernului nr.394/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului sectorial/acordului-cadru din Legea nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale;

- prevederile Ordinului ministrului transporturilor nr.972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;

- prevederile Ordinului comun al președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice și președintelui Agenției Naționale pentru Achiziții Publice nr.131/1401/2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie;

- prevederile Ordinului președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr.272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile Hotărârii Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.81/2021 privind aprobarea Programului de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, pentru perioada 2022-2031, și a modalității de atribuire a gestiunii Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud;

- prevederile Hotărârii Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.118/2021 privind aprobarea Regulamentului și a Caietului de sarcini al Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, și a Documentației de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud;

- prevederile Hotărârii Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.77/2022, privind aprobarea actualizării Studiului de oportunitate și a modificărilor la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud,

conform Deciziei C.N.S.C. nr.2858/C3/3048, 3049, 3050, 3052 din 24.12.2021 și a Deciziei civile nr.148/2022 a Curții de Apel Cluj;

- prevederile Hotărârii Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.193/2022, privind stabilirea unor măsuri pentru asigurarea continuității serviciului public județean de transport persoane prin curse regulate în județul Bistrița-Năsăud;

În temeiul prevederilor art.173 alin.(1) lit.d) și lit.f), alin.(5) lit.m), art.182 alin.(1), art.196 alin.(1) lit.a), art.580-583, art.590 lit.b), art.592 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, a fost inițiat Proiectul de hotărâre privind aprobarea modificărilor la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud conform Deciziei Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor nr.346/C3/175/14.02.2023 și a Deciziei civile nr.381/2023 a Curții de Apel Cluj.

Prin proiectul de hotărâre inițiat se propune aprobarea modificărilor la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud conform Deciziei Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor nr.346/C3/175/14.02.2023 și a Deciziei civile nr.381/2023 a Curții de Apel Cluj.

În conformitate cu prevederile art. 23<sup>1</sup> alin.(1) din Legea nr.92/2007, cu modificările și completările ulterioare, documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători se întocmește de autoritatea de transport și se aprobă prin hotărâre a autorității locale competente.

În data de 04.08.2020, în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, a fost publicat Anunțul de informare prealabilă nr.2020/S 149-366501 privind delegarea serviciului de transport public județean de persoane la nivelul județului Bistrița-Năsăud;

Prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.81/2021 a fost aprobat Programul de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, pentru perioada 2022-2031, precum și modalitatea de atribuire a gestiunii Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, prin gestiune delegată;

Prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.118/2021 au fost aprobate: Studiul de oportunitate pentru stabilirea și fundamentarea soluțiilor optime de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, Regulamentul și Caietul de sarcini al Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, precum și Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud;

A fost demarată procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, prin publicarea în SEAP a Anunțului de participare nr.CN1036737 din 12.11.2021 și a Anunțului de participare nr. 2021/S 221-583843 din 15.11.2021, în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene - Servicii de transport rutier public.

În cadrul procedurii de atribuire, operatorii de transport TRANSMIXT SA și EXMITIANI SRL au înaintat contestații asupra documentației de atribuire către Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor, drept urmare, Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport



județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud a fost revizuită conform Deciziei C.N.S.C. nr.2858/C3/3048, 3049, 3050, 3052 din 24.12.2021 și a Deciziei civile nr.148/2022 a Curții de Apel Cluj, prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.77/2022.

Prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.193/2022 s-a aprobat modificarea valabilității Programului de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.81/2021, cu modificările ulterioare, pentru perioada 2023-2032.

Procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud a fost reluată prin anunțul de participare: [CN1051123] - Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud, loturi 2,3,6,7,8,10,11, publicat la data de 12.01.2023;

Ca urmare a unor solicitări de clarificări din partea operatorilor economici la Documentația de Atribuire, Autoritatea Contractantă a formulat Clarificarea nr. 1 pe lot 6 înregistrată cu nr.V/1721 din 26.01.2023. În cadrul Cap.III.1.3. CAPACITATEA TEHNICĂ ȘI PROFESIONALĂ, Secțiunea Capacitatea tehnică și profesională, Subsecțiunea Cerința referitoare la lista principalelor servicii prestate în mod corespunzător din Anexa nr.2 Instrucțiuni către ofertanți la Documentația de atribuire, prevederea *„Referința la ultimii 3 ani trebuie să fie întotdeauna calculată în sens invers plecând de la termenul-limită de depunere a Ofertei, așa cum este indicat în Anunțul de participare sau orice eventuală erată publicată de către Entitatea Contractantă indiferent de eventuale prelungiri ulterioare ale acestui termen, a fost modificată și are următorul conținut: „Referința la ultimii 3 ani trebuie să fie întotdeauna calculată în sens invers plecând de la termenul-limită de depunere a Ofertei, așa cum este indicat în Anunțul de participare sau orice eventuală erată publicată de către Entitatea Contractantă.”*

Operatorul de transport, TRANSMIXT SA Bistrița a depus la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor, contestația nr.3555/25.01.2023 prin care a solicitat suspendarea procedurii de atribuire „Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud, loturi 2,3,6,7,8,10,11” până la soluționarea fondului contestației, pentru lotul 3;

Prin Încheierea nr.242/C3/175 din data de 31.01.2023 înregistrată la Consiliul Județean Bistrița-Năsăud, cu nr.V/2720 din 06.02.2023, Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor a admis cererea de suspendare și a dispus suspendarea procedurii de atribuire pentru Lotul 3, până la soluționarea fondului cauzei.

Prin Decizia nr.346/C3/175/14.02.2023 înregistrată la Consiliul Județean Bistrița-Năsăud, cu nr.V/3858 din 17.02.2023, Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor a admis contestația nr.3555/25.01.2023 și a obligat Județul Bistrița-Năsăud ca în termen de 10 zile de la primirea deciziei să procedeze la modificarea documentației de atribuire cu luare în considerare a celor precizate în motivare și să comunice modificările adoptate tuturor operatorilor economici interesați de participarea la procedura de Atribuire, prin publicarea acestora în SEAP.

Împotriva Deciziei nr.346/C3/175/14.02.2023 înregistrată la Consiliul Județean Bistrița-Năsăud, cu nr.V/3858 din 17.02.2023 a Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor operatorul Transmixt S.A. a formulat plângerea

Înregistrată la Consiliul Județean Bistrița-Năsăud sub nr.V/4732 din 01.03.2023.

Prin Decizia civilă nr.381 din 15.03.2023 pronunțată în Dosarul nr.238/33/2023 Curtea de Apel Cluj a admis plângerea și a modificat în parte documentația de atribuire în sensul că a obligat Județul Bistrița-Năsăud ca în termen de 10 zile de la comunicare, să modifice documentația de atribuire în sensul de a impune ofertanților care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare, să depună odată cu oferta tehnică și varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat și a menținut, în rest, decizia nr.346/C3/175/14.02.2023 a Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor.

Prin nr.6924 din 28.03.2023 autoritatea contractantă a comunicat modificările dispuse prin Decizia C.N.S.C. nr.346/C3/175 din 14.02.2023 și prin Decizia civilă nr.381/2023 a Curții de Apel tuturor operatorilor economici interesați de participarea la procedura de Atribuire, prin publicarea acestora în SEAP.

Potrivit prevederilor art.8 alin.(3) lit.d<sup>1</sup> din Legea nr.51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare: *„În exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, autoritățile deliberative ale administrației publice locale asigură cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor de utilități publice și adoptă hotărâri în legătură cu [...] aprobarea documentației de atribuire, care va include obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii ce urmează a fi atribuit și anexele obligatorii la acestea - în cazul gestiunii delegate”.*

Potrivit prevederilor art.17 alin.(2), art. 23<sup>1</sup> (1) din Legea nr.92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare, *„În exercitarea atribuțiilor ce le revin, autoritățile deliberative ale administrației publice locale și adunările generale ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale adoptă hotărâri [...] Documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători se întocmește de autoritatea de transport și se aprobă prin hotărâre a autorității locale competente.”*

Având în vedere cele mai sus și ținând cont de caracterul unitar al Documentației de atribuire, pentru toate cele 11 loturi (documentația pentru fiecare lot conținând același Caiet de sarcini privind atribuirea Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate în județul Bistrița – Năsăud, Formulare tipizate pentru întocmirea ofertei, Model Contract de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate în Județul Bistrița-Năsăud, Regulament și Caiet de sarcini al al serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în Județul Bistrița-Năsăud și având aceleași criterii de evaluare a ofertelor dar și pentru a respecta principiile prevăzute la art.2 alin.(2) din Legea nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare și ca atare pentru a nu face discriminări, între posibili ofertanți de pe fiecare din cele 11 loturi, modificările la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate dispuse prin Decizia Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor nr.346/C3/175/14.02.2023 și

Decizia civilă nr.381/2023 a Curții de Apel Cluj trebuie aplicate pentru toate loturile componente ale Programului de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, pentru perioada 2022-2031, astfel încât se impune ca aceste modificări să fie adoptate, printr-o hotărâre de consiliu județean, așa cum dispune și Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor în dispozitivul Deciziei nr.346/C3/175/14.02.2023.

Față de cele de mai sus, se constată că sunt îndeplinite condițiile legale pentru ca **Proiectul de hotărâre privind aprobarea modificărilor la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud conform Deciziei Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor nr.346/C3/175/14.02.2023 și a Deciziei civile nr.381/2023 a Curții de Apel Cluj**, să fie supus analizei și dezbaterii în ședința ordinară a Consiliului Județean Bistrița-Năsăud.

**Director executiv,  
Elena Butta**

**Arhitect șef,  
Cristina-Annamaria Kerekes**

ROMÂNIA  
CURTEA DE APEL CLUJ  
PIAȚA ȘTEFAN CEL MARE NR. 1  
CLUJ-NAPOCA, JUD. CLUJ  
SECȚIA A III-A CONTENCIOS ADMINISTRATIV ȘI FISCAL

CONSILIUL JUDEȚEAN  
JUDEȚUL BISTRIȚA-NĂSĂUD  
REGISTRATURĂ - INTRARE  
Nr. Document ✓ 6052  
Ziua 17 Luna 03 Anul 2023  
Nr. file 1 Nr. anexe 9  
Modul primire electronice Nume PT

Destinatar:  
UAT JUDEȚUL BISTRIȚA  
NĂSĂUD  
BISTRIȚA, PETRU RAREȘ, nr. 1,  
Cod postal 420080, județul  
BISTRIȚA NĂSĂUD

DOSARUL NR. 238/33/2023  
Materia: Contencios administrativ și fiscal  
Stadiul procesual al dosarului: Recurs  
Obiectul dosarului: Plângere împotriva deciziei CNSC Decizia CNSC nr. 346/C3/175  
din data de 14.02.2023  
Complet: 2 csa



NR: 6052  
DATA: 17/03/2023  
COD: BF42

**HOTARÂRE CIVILĂ**  
NR. 381/2023 DIN DATA DE 15 Martie 2023

Stimată doamnă/Stimate domn,

vă comunicăm, alăturat, copia hotărârii civile nr. 381/2023, pronunțată la data de 15 Martie 2023, de către CURTEA DE APEL CLUJ SECȚIA A III-A CONTENCIOS ADMINISTRATIV ȘI FISCAL.

Notă: Pentru a vizualiza unele documente din dosar, accesați [www.curteadeapelcluj.ro](http://www.curteadeapelcluj.ro) secțiunea Dosare și folosiți parola: 4876caba. Aveți obligația de a nu divulga parola altor persoane.

**L.S. PRESEDINTE**  
(stampila)

**GREFIER,**

**ROMÂNIA**

**CURTEA DE APEL CLUJ**

**SECȚIA A III-A CONTENCIOS ADMINISTRATIV ȘI FISCAL**

Dosar nr. 238/33/2023

**DECIZIA CIVILĂ nr. 381/2023**

Ședința publică din data de 15 martie 2023

Instanța constituită din:

PREȘEDINTE Iarina-Ioana Prelipceanu

Judecător Radu-Rareș Dușa

Judecător Anghel Marian Pop

Grefier Andreea Dan

S-a luat spre examinare plângerea declarată de petenta ANTREPRIZA TRANSMIXT SA împotriva deciziei nr. 346/C3/175 din data de 14.02.2023 pronunțate în dosarul Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor în contradictoriu cu intimata UAT JUDEȚUL BISTRIȚA NĂSĂUD, având ca obiect Plângere împotriva deciziei CNSC Decizia CNSC nr. 346/C3/175 din data de 14.02.2023.

La apelul nominal, făcut în ședință publică, se prezintă reprezentanta petentei, avocat din cadrul SCA Toader și Asociații, cu împuternicire avocațială la dosar, precum și reprezentantul legal Melente Horoba, care se identifică cu C.I. seria XB nr. 612975, lipsă fiind intimata.

S-a făcut referatul cauzei de către grefierul de ședință, care învederează instanței următoarele: procedura de citare este legal îndeplinită; la data de 06.03.2023, prin Serviciul Registratură, CNSC a depus la dosar a documentația care a stat la baza emiterii deciziei; la data de 13.03.2023 prin Serviciul Registratură, petenta a depus înscrieri; la data de 13.03.2023 intimata a depus la dosar întâmpinare; se constată că s-a solicitat judecarea cauzei în lipsă.

Fiind pus în discuție aspectul de competență, reprezentanta petentei apreciază că prezenta instanță este competentă să judece cauza.

Curtea, după punerea în discuție a competenței sale, în temeiul art. 131 C.pr.civ. coroborat cu dispozițiile art. 32 alin. 1 din Legea nr. 101/2016, constată că este competentă general, material și teritorial să soluționeze pricina.

La întrebarea Curții dacă mai sunt cereri de formulat sau excepții de invocat, reprezentanta petentei depune la dosar un înscris color, înscris care este depus deja la dosar, și arată că nu mai are alte cereri de formulat.

Reținând că nu există alte cereri de formulat sau excepții de invocat, instanța declară închisă cercetarea judecătorească, în temeiul art. 244 C.pr.civ., iar în temeiul dispozițiilor art.392 C.pr.civ., declară deschise dezbaterile.

Reprezentanta petentei, cu privire la suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea cauzei, solicită admiterea acestui petit, iar pe cale de consecință suspendarea procedurii de atribuire, având în vedere că verificarea superficială a petitelui nr. 2 de către Consiliu poate să influențeze în mod direct întreaga procedură. Pe de altă parte, prin Încheierea nr. 242 pronunțată în dosarul nr. 175, Consiliul a considerat că se impune suspendarea procedurii de atribuire și a dispus suspendarea până la pronunțarea Deciziei CNSC. Prin urmare, și viziunea Consiliului a fost în sensul în care s-ar crea un prejudiciu nejustificat reclamantei din prezenta cauză dacă s-ar proceda la continuarea procedurii de atribuire. În ipoteza în care s-ar proceda la acest termen la judecarea pe fond a plângerii, arată că cererea de suspendare rămâne fără obiect.

Fără a relua considerentele expuse în scris, arată că, în opinia sa, s-ar crea un avantaj competitiv față de ceilalți operatori economici, dacă s-ar îmbrățișa viziunea CNSC, deoarece punctajul aferent ar fi modificat din prisma capacității, deoarece, odată cu montarea echipamentului necesar persoanelor cu dizabilități, ar fi afectată capacitatea autobuzului și capacitatea operatorului economic de a presta serviciul de transport public local.

Pe de altă parte, avantajul competitiv s-ar crea și din prisma tarifului mediu/km/loc, deoarece oferta financiară are în vedere ca un criteriu esențial acest tarif mediu/km/loc, prin urmare s-ar modifica inclusiv valoarea contractului. Arată că echiparea autobuzelor în perioada de mobilizare, ulterior semnării contractului ar însemna modificarea atât a ofertei tehnice, cât și a ofertei financiare depuse inițial de către ofertant. Prin urmare, situația actuală s-ar putea remedia fie prin înlăturarea considerentelor care nu susțin decizia Consiliului - care este în sensul de a se admite în integralitate contestația, însă numai în considerente se precizează că se respinge petitul nr. 2 ca nefondat, sau pe de altă parte să se anuleze întreaga procedură de atribuire a contractului, întrucât în condițiile actuale documentația de atribuire prejudiciază în mod grav ofertanții, fiind în disonanță cu prevederile Legii nr. 99 și cu prevederile Legii nr. 448/2006 care protejează persoanele cu dizabilități, conform art. 22.

Arată că însăși Comisia Europeană, prin Comunicarea 68/2016 consideră că în situația în care nu se poate ajunge la costul cel mai scăzut deoarece nu se întrunesc condițiile pentru a fi o concurență suficient de deschisă, trebuie să se îmbrățișeze poziția exprimată în cuprinsul plângerii.

Referitor la aspectele tehnice, arată că reprezentantul legal al petentei, domnul Melente Horoba va prezenta cum anume se modifică tariful.

Curtea acordă cuvântul reprezentantului legal al petentei asupra aspectelor tehnice pe care dorește a le expune.

Reprezentantul legal al petentei arată că Autoritatea contractantă a obligat ofertanții să facă dovada existenței fizice a tuturor autobuzelor, microbuzelor, la data depunerii ofertei tehnice. În Anexa 4 din documentația de atribuire există un tabel în care se transpune capacitatea mijlocului de transport, numărul de locuri, capacitatea de transport este punctată în cadrul ofertei cu 7 puncte pentru capacitatea maximă a mijlocului de transport. Această capacitate de transport generează tariful mediu/lei/km. În Anexa 1, formularul 9 sau Anexa 2 la Ordinul nr. 272, în calculul tarifului mediu/km este menționată capacitatea medie – factor important în stabilirea tarifului mediu/lei/km.

Arată că Autoritatea contractantă a impus aceste autobuze fizic, în schimb a permis ca aceste echipamente pentru accesul persoanelor cu dizabilități să poate fi asamblate în perioada de mobilizare, în situația în care autobuzul nu le deține. Acest “retrofit”, astfel cum este definit de către Registrul Auto Român, ca entitate care omologhează toate autovehiculele în România, nu se poate face decât în baza unei documentații tehnice avizate de entitatea respectivă, retrofit însemnând modificarea capacității mijlocului de transport – același tip de autobuz, aceeași capacitate, aceeași lungime -, și care generează modificarea capacității acestor autobuze, întrucât trebuie să existe un loc special amenajat, în general la mijlocul autobuzului, unde se ancorează căruciorul, respectiv trebuie să existe un acces suficient de larg.

Prin urmare, dacă un autobuz fără rampă la data depunerii ofertei are 55 de locuri, în urma modificării, după declararea câștigătorului și semnarea contractului, acest autobuz își va modifica capacitatea la 51 de locuri – fiind un procent de 8-9%. Așadar dacă petenta, ofertant, ofertează un autobuz cu rampă, iar un alt ofertant ofertează un autobuz fără rampă, acesta din urmă va avea la punctaj 7 puncte, conform grilei de punctaj, iar petenta va avea 4 și ceva %, iar această diferență merge mai departe și în cadrul tarifului mediu/lei/km. Arată că această modificare presupune niște costuri, atât la achiziția autobuzului cu rampă, cost care se reflectă în tariful mediu/lei/km sau ulterior, după semnarea contractului, fiind costuri suplimentare. Există la dosar oferta Mercedes care reflectă diferența dintre un autobuz cu rampă și un autobuz fără rampă – 13.500, însă modificarea unei rampe artisanale, conform capturii depuse de către avocat, înseamnă aproximativ 15.000/20.000 de euro, astfel că 8 autobuze însumează suma de 200.000 de euro, care nu se reflectă în costul obligatoriu stabilit conform Ordinului nr. 272.

Întrebat fiind de către instanță, referitor la pct. 2, de ce anume crede că contractul cu atelierul autorizat trebuie trecut în caietul de sarcini, reprezentantul legal al petentei arată că acest proiect nu este făcut de către R.A.R., ci de un atelier autorizat în baza unui contract, contract din care reiese costul pe care îl are operatorul. Prin urmare, dacă ofertantul nu are costuri la data depunerii ofertei tehnice și financiare, își denaturează oferta în sens pozitiv, avantajos.

Arată că entitatea cere un mijloc de transport, un autobuz care trebuie să aibă rampă, fie în perioada de mobilizare, fie anticipat, rampă care potrivit R.A.R. și Regulamentului O.N.U. este o componentă constructivă. Autoritatea contractantă permite să se aducă un mijloc de transport “ciuitit”, însă trebuie să se asigure că nu se creează un avantaj competitiv, arătând că personal s-a

confruntat cu situații similare, când a participat la o altă licitație cu autobuze cu rampă, iar un alt ofertant cu autobuze fără rampă, la stabilirea punctajului oferta sa având un punctaj mai mic, însă mai departe tariful celuilalt ofertant lei/km a fost mai mare. Contractul împreună cu acel proiect avizat creează echilibru, creează certitudinea că acel operator care nu are rampă să poată face. Arată că are autocare și autobuze achiziționate de la Mercedes, iar când s-a adresat către Mercedes cu solicitarea de a monta rampe, întrucât sunt cerute de către entitate, a fost refuzat, întrucât operațiunea este grea, iar mijlocul de transport trebuie reomologat, recomandarea fiind în sensul că nu face această modificare.

Întrebat fiind de către instanță asupra chestiunii posibilității încheierii unui contract ferm, câtă vreme nu este încheiată licitația, respectiv posibilitatea încheierii unui precontract, reprezentantul legal al petentei arată că s-ar încheia un precontract – poate fi și o ofertă –, precontract din care reiese costul pe care operatorul îl are, cost care se va reflecta în fundamentarea costului serviciului. Referitor la numărul de locuri, în baza precontractului sau a ofertei, R.A.R. își dă acordul privind acel proiect – autobuzul va avea accesul de intrare a căruciorului pe la roata din față sau din spate, personal prezentând un model în care un atelier autorizat face accesul pe la roata din față, rampă care cântărește 700/1000 kg, autobuz care în urma modificării va avea 49, 50 sau 51 de locuri, prin urmare arată că ofertantul Transmixt SA poate să depună o ofertă prin care în cartea de identitate să aibă 55 de locuri, însă ofertează 50 sau 51 de locuri rezultate în baza aceluși proiect avizat de către R.A.R., ceea ce conduce la corectitudine și echilibru. Arată că a cerut lămuriri de la Autoritatea contractantă, referitor la numărul de locuri, în cazul unui ofertant care nu are rampă la data depunerii ofertei, respectiv care locuri vor fi avute în vedere, cele stabilite de către R.A.R. în urma modificării sau locurile deținute la data depunerii ofertei tehnice, răspunsul Autorității contractante fiind că nu interesează modificarea obținută, ci ia în calcul numărul de locuri menționat în cartea de identitate și în certificatul de clasificare a autobuzului la data depunerii ofertei tehnice.

Curtea, raportat la actele dosarului și concluziile părții prezente, în condițiile art. 394 C.pr.civ. declară închise dezbaterile și reține cauza în pronunțare.

#### CURTEA :

*Prin plângerea înregistrată la data de 01.03.2023, petenta TRANSMIXT S.A., în contradictoriu cu intimata UNITATEA ADMINISTRATIV TERITORIALĂ A JUDEȚULUI BISTRIȚA-NĂSĂUD, a solicitat instanței suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea prezentei cauzei, în temeiul dispozițiilor art. 33 din Legea nr. 101/2016, admiterea prezentei plângeri și pe cale de consecință anularea încheierii nr. 429/C3/175 pronunțată la data de 22.02.2023 ca neîntemeiată. În principal, admiterea plângerii, înlăturarea considerentelor și menținerea soluției „de admitere în tot ce a fost pronunțată de C.N.S.C. prin Decizia nr. 346/C3/175 ca legală și temeinică. În subsidiar, admiterea plângerii și pe cale de consecință admiterea contestației și în rejudecare admiterea petitului nr. 2 al contestației privind și obligarea autorității contractante să modifice documentația de atribuire în sensul impunerii ofertanților care declara că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare să depună odată cu oferta tehnică următoarele documente: 1) varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat; 2) contractul cu atelierul autorizat de modificări constructive din care să rezulte obligativitatea realizării retrofilului, costul, perioada de montare și reomologare corelată cu perioada de mobilizare.*

În motivarea plângerii, petenta a arătat că în calitate de participant în cadrul procedurii de achiziție publică de servicii având ca obiect „Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud, loturi 2,3,6,7,8,10,11" - Lot 3: Grupa (Pachet) P3 - 16 trasee, justifică un interes determinat, legitim, personal și direct, născut și actual pentru promovarea prezentei plângeri, dat fiind faptul că mențiunile din considerentele Deciziei C.N.S.C. nr. 346/C3/175 pronunțate în dosarul nr. 175/C3/2023 sunt contradictorii și nu susțin soluția din

dispozitiv, creând un prejudiciu în patrimoniul acesteia, materializat prin pierderea șansei de câștig a contractului de achiziție publică.

Plecând de la premisa că autoritatea contractantă are obligația de a elabora documentația de atribuire în concordanță cu prevederile art. 164 din Legea nr. 99/2016, petenta apreciază că maniera în care a fost elaborată documentația de atribuire este discriminatorie, incompletă și încalcă în mod vădit prevederile legale în materia achizițiilor publice, iar singura culpă în inserarea unor informații neconcordante în documentația de atribuire aparține autorității contractante.

Cu alte cuvinte, modul cum este întocmită documentația de atribuire are impact asupra rezultatului procedurii, existând riscul ca autoritatea contractantă să respingă în mod nelegal oferta cea mai avantajoasă.

Potrivit Strategiei naționale în domeniul achizițiilor publice aprobate prin H.G. nr. 901/2015, manifestarea concurenței reale între operatorii economici se realizează prin respectarea principiilor nediscriminării și tratamentului real, în orice etapă a derulării procedurii de atribuire, astfel încât oricare dintre operatori să poată participa la atribuirea contractului și să beneficieze de șanse egale de a deveni contractanți.

Or, pentru ca procedura de atribuire să se desfășoare în mod legal, am formulat Contestația împotriva documentației de atribuire înregistrată la C.N.S.C. sub nr. 3555/25.01.2023 și îndreptată prin Adresa nr. 3602/25.01.2023 pentru ca autoritatea contractantă să fie obligată să completeze documentația de atribuire astfel încât să fie respectate principiile specifice achizițiilor publice.

Prin Decizia nr. 356/C3/175 Consiliul a admis în tot contestația formulată de subscrisa, însă prin considerentele aferente celui de-al doilea petit menționează să reține ca nefondat petitul privind obligarea autorității contractante să completeze documentația de atribuire și să solicite ofertanților:

1) Varianta constructivă avizată de Registratul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat;

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

Ca urmare a soluționării contestației, Consiliul a pronunțat Decizia C.N.S.C. nr. 346/C3/175 la data de 14.02.2023 și a decis:

"Admiterea contestației înregistrate la C.N.S.C. sub nr. 3555/25.01.2023 formulată de Transmixt S.A. în contradictoriu cu Județul Bistrița-Năsăud.

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

Totuși, în considerentele deciziei C.N.S.C. sus-menționate, prin raportare la petitul nr. 2 cu care Consiliul a fost investit, se menționează din eroare următoarele:

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

Ulterior acestei erori materiale, Consiliul reia motivarea privind obligarea autorității contractate de modificare a documentației, reținând:

„Acestea fiind, în condițiile în care solicitarea conține statorului, de modificare a documentației de atribuire, s-a dovedit a fi întemeiată, în considerarea prevederilor art. 26 alin. (2) și (5) din legea nr. 101/2016 Consiliul admite contestația formulată de Transmixt S.A. în contradictoriu cu Județul Bistrița-Năsăud. "

Față de eroarea materială strecurată în considerentele Deciziei C.N.S.C, petenta formulat la data de 20.02.2023 o cerere privind înlăturarea erorii materiale înregistrată sub nr. 8550/20.02.2023 prin care a solicitat Consiliului înlăturarea considerentelor greșite privind echiparea autobuzelor cu rampa pentru persoanele întrucât aceste considerente care nu susțin soluția din dispozitiv.

Prin încheierea nr. 429/C3/175 pronunțată în dosarul nr. 175/C3/2023, Consiliul a respins ca nefondată cererea de îndreptare a erorii materiale cu următoarea motivare:



"Astfel, se constată că deși doar unul dintre argumentele prezentate de Transmixt S.A. s-a dovedit a fi întemeiat, respectiv referirile la calculul tarifului mediu lei/km/loc ca medie aritmetică a tarifelor medii pe grupa de trasee aferente unui lot, Consiliul a admis solicitarea contestatorului de modificare a documentației de atribuire.

Consiliul are în vedere că modificarea documentației de atribuire nu a fost solicitată prin două capete de cerere distincte ci în cadrul Punctului I din contestație, astfel că admiterea doar a unor dintre criticile formulate a condus la admiterea solicitării de modificare a documentației de atribuire. "

Prin urmare, susține petenta, deși soluția îi este favorabilă în integralitate, în considerentele hotărârii Consiliul a soluționat cel de-al doilea petit al contestației și l-a respins ca nefondat, fără ca soluția dată asupra acestuia să se reflecte și în dispozitivul hotărârii, obligând autoritatea contractantă "să procedeze la modificarea documentației de atribuire cu luare în considerare a celor precizate în motivare."

În această petenta susține că are un interes determinat, legitim, personal și direct, născut și actual pentru a solicita în principal înlăturarea considerentelor care nu sprijină dispozitivul, iar în subsidiar, ca în rejudecarea prezentei plângeri, instanța să admită petitul al doilea din contestația formulată împotriva documentației de atribuire.

Petenta susține că atât Decizia C.N.S.C. nr. 346/C3/175 cât încheierea nr. 429/C3/175 pronunțată la data de 22.02.2023 sunt nelegale.

Potrivit art. 68 din Legea nr. 101/2016, legiuitorul prevede că dispozițiile acestui act normativ se completează cu prevederile Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004 și cu ale Legii nr. 134/2010 în măsura în care aceste prevederi nu sunt contrare.

Dat fiind faptul că nu există prevederi speciale în ceea ce privește partea din Decizia C.N.S.C. care poate fi atacată, sunt de deplin aplicabile dispozițiile art. 461 C.proc.civ. care reglementează posibilitatea formulării căii de atac numai cu privire la considerentele hotărârii atunci când fie s-au dat dezlegări unor probleme de drept ce nu au legătură cu judecata acelui proces, fie considerentele sunt greșite ori cuprind constatări de fapt ce prejudiciază partea. În acest caz, instanța, admițând calea de atac, va înlătura acele considerente și le va înlocui cu propriile considerente, menținând soluția cuprinsă în dispozitivul hotărârii atacate.

În acest sens este și jurisprudența relevantă a Înaltei Curți de Casație și Justiție, care, prin Decizia nr. 2501/12.11.2015 a hotărât că "în condițiile în care există o evidentă contradicție între motivarea deciziei pronunțate în apel și dispozitivul acesteia, în sensul că motivarea conduce la o anumită soluție, iar dispozitivul cuprinde soluția contrară, această soluție a instanței de apel, cuprinsă în dispozitivul deciziei recurate, apare ca fiind nemotivată, echivalând în fapt cu o necercetare a fondului pricinii. Drept urmare, se impune admiterea recursului, casarea deciziei recurate și trimiterea cauzei spre rejudecare la instanța de apel."

Analizând Decizia C.N.S.C. atacată reiese că deși soluția Consiliului a fost de a admite în tot contestația formulată împotriva documentației de atribuire și pe cale de consecință "obligă autoritatea contractantă de a proceda la modificarea documentației de atribuire cu luarea în considerare a celor prezentate în motivare ", menționează la pagina nr. 28 prin raportare la petitul nr. 2 din Deciziei că "într-o atare situație, Consiliul constată caracterul nefondat al criticilor formulate de contestator sub acest aspect, motiv pentru care va proceda la respingerea, ca nefondate a acestora."

În acest context, apreciază petenta, există o contradicție vădită între soluția Consiliului și considerentele pe care se sprijină soluția, motiv pentru care solicităm instanței de judecată să înlătore considerentele care nu sprijină soluția și să le înlocuiască cu propriile considerente și să mențină soluția cuprinsă în dispozitivul Deciziei atacate. Așadar, considerentele pe care se sprijină soluția Consiliului sunt greșite, prejudiciind în egală măsura atât interesele petentei, dar și ale oricărui alt participant în procedura de atribuire a contractului, care are interesul și voința fermă de a executa contractul.

De altfel, beneficiază de putere de lucru judecat și o decizie nelegală, deoarece în sistemul românesc procesual, dacă partea a rămas în pasivitate și nu mai are deschisă nicio cale de atac prin care să invoce nelegalitatea deciziei, aceasta se acoperă definitiv. Însă, subliniem instanței și faptul că efectele puterii de lucru judecat prezintă un dublu aspect: un aspect negativ pentru partea ce a

pierdut litigiul, în sensul că nu mai poate repune în discuție dreptul său într-un alt litigiu și un aspect pozitiv, pentru partea care a câștigat procesul.

În prezenta cauză, deși Consiliul admite în integralitate contestația și obligă autoritatea contractantă să modifice documentația de atribuire potrivit motivării sale, față de cel de-al doilea petit înțelege să respingă, aducând o motivare ce creează confuzii și mai mult, constituie premisele încălcării principiului discriminării prin faptul că permite autorității contractante "să își asume riscurile aferente neprezentării/nedeținerii de către contractant (antreprenor) a dovezilor privind echiparea autobuzelor cu echipamente care să asigure accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii, în condițiile legii, în vederea implementării contractului de delegare a serviciilor de transport. "

Mai mult decât atât, deși respinge ca nefondat al doilea petit, Consiliul recunoaște faptul că "autoritatea contractantă nu are garanția că modificarea autobuzelor astfel încât să asigure accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii se va realiza în perioada de mobilizare, respectiv până la data intrării în vigoare a contractului de delegare. "

Prin urmare, prin respingerea celui de-al doilea petit prin considerente, Consiliul încalcă prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, dar și Decizia C.N.S.C. nr. 2858/C3/3048/3049/3050 din 24.12.2021 care impune ca „privitor la obligativitatea viitorului operator de servicii de transport de a asigura ca toate mijloacele de transport în comun implicate în viitorul contract să fie adaptate pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu handicap. În consecință, Consiliul va admite solicitarea contestatoarelor și va obliga achizitorul la corectarea documentației de atribuire, în sensul arătat. "

Or, prin acceptarea echipării autobuzelor cu rampe de acces în perioada de mobilizare, de fapt, autoritatea contractantă creează numai o aparență a respectării legii, când în realitate, prevederile legale sunt încălcate.

Aparența de legalitate reiese și din precizarea autorității contractante din Punctul de vedere privind susținerile legate de necesitatea respectării drepturilor persoanelor cu dizabilități, reușind să inducă în eroare Consiliul prin argumentația că această obligație legală este de fapt o cerință de oportunitate: "cerința referitoare la adaptarea mijloacelor de transport în comun pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu handicap se raportează la perioada de derulare a contractului de delegare și nu reprezintă conformitatea ofertelor. "

Important de reținut este faptul că la data depunerii ofertei tehnice și financiare, ofertantul este obligat să dețină fizic autobuzele care au o anumită formă constructivă (specificații tehnice) și un anumit număr de locuri.

Dacă aceste autobuze nu sunt echipate cu rampă pentru accesul persoanelor cu dizabilități și nu au loc amenajat pentru cărucior, în perioada de mobilizare (adică după semnarea contractului), odată cu montarea acestui echipament autobuzul, de regulă va suferi modificări constructive, inclusiv se va modifica numărul de locuri. Aceste modificări (adaptări) nu se pot realiza decât, așa cum arată RAR prin adresa nr. 15333/18.01.2023 depusă la dosar, în anumite condiții impuse de autoritatea competentă, cu respectarea Regulamentului ONU 107, iar ca urmare a modificării acceptate de RAR, autobuzele trebuie să fie reomologate.

Cele două condiții esențiale impuse de RAR sunt cele solicitate de petentă în a fi trecute ca și condiții la depunerea ofertelor tehnice și financiare, astfel, cea de-a doua solicitare privind modificarea documentației de atribuire.

Prin modificarea numărului de locuri imediat după semnarea contractului, dar înainte de intrarea în vigoare a acestuia, practic, cu acordul autorității contractante se modifică atât oferta tehnică, cât și oferta financiară.

Conform Caietului de sarcini al atribuirii - art. 8.2.1 autobuzele trebuie să fie deținute fizic de către Ofertant "îndeplinirea cerințelor organizatorice minimale specifice (inclusiv deținerea șoferilor), de către operatorul/operatorii care depune/depun ofertă/oferte, mai puțin cerința privind disponibilitatea mijloacelor de transport (care trebuie să existe fizic) la data depunerii ofertei, se acceptă inclusiv în perioada de mobilizare, astfel cum este menționat la punctul 8.4.2. din prezentul caiet de sarcini."

La Anexa 4.2 cu privire la oferta tehnică este descrisă dotarea mijloacelor de transport, așadar, ofertantul care depune oferta cu autobuze care nu sunt dotate cu echipamente privind

accesul persoanelor cu dizabilități are un avantaj substanțial față de ceilalți ofertanți, acest fapt fiind realizat cu acordul implicit al autorității contractante. Astfel, ofertantul care declară că va monta aceste echipamente în perioada de mobilizare i se creează un avantaj competitiv întrucât la data depunerii ofertei acesta va deține autobuzul cu un număr de locuri mai mare.

Conform Caietului de sarcini al atribuirii și a Ordinului ANRSC 272/2007, capacitatea medie a autobuzului este un element de punctaj pe de o parte iar pe de altă parte capacitatea autobuzului este un element de calcul esențial în stabilirea tarifului mediu lei/kilometru/loc. Tariful mediu lei/km/loc este factor de evaluare financiară de o importanță majoră.

Astfel, Entitatea va lua în calcul capacitatea autobuzului prevăzut în documente la data depunerii ofertei tehnice și nicidecum capacitatea rezultată după semnarea contractului și efectuarea modificărilor constructive - dacă acestea se vor efectua - creând avantaj competitiv ofertantului care nu are autobuzele dotate cu rampa la momentul ofertării.

Conform documentației de atribuire a contractului de delegare, printre factorii de evaluare cu privire la componenta tehnică a ofertei se numără și "capacitatea de transport".

Orice modificare a numărului de locuri ofertat va avea ca rezultat scăderea punctajului pe capacitatea de transport, fiind evident ca ofertantul care are autobuzele cu rampa va avea punctaj mai mic pentru aceste autobuze deoarece au capacitate mai mica prin raportare la echipamentul cu care sunt prevăzute - rampa și locul special pentru scaunele mobile. Așadar, subliniem instanței de judecată că până și o diferență de un singur loc ofertat va conduce la o scădere a punctajului.

Relevant în acest sens este și faptul că autoritatea contractantă stabilește factorul de evaluare „tariful mediu pe kilometru/loc drept factor de evaluare de natură financiară, din nou, capacitatea medie ofertată fiind factor hotărâtor în stabilirea tarifului mediu lei/km/loc și implicit în stabilirea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic în baza criteriului de atribuire cel mai bun raport calitate-preț.

Un alt avantaj pe care ofertantul care depune oferta cu autobuze fără echipamente pentru accesul persoanelor cu dizabilități este faptul că montarea acestor echipamente generează costuri mai mari cu achiziția sau cu montarea ulterioară a acestora, iar aceste costuri trebuie să se reflecte în fundamentarea costului serviciului conform Ordinului ANRSC 272/2007.

Or, dacă aceste echipamente se vor monta după declararea câștigătorului și semnarea contractului, cu siguranța că aceste costuri nu vor mai face obiectul fundamentării ofertei financiare, lucru care va crea un alt avantaj competitiv, entitatea discriminând competitorii și de bună credință în respectarea cernitelor legale la depunerea ofertei.

Conform Răspunsului atelierului autorizat pentru modificări constructive CentoService nr. 55/23.01.2023, costul montării unui astfel de echipament ar însemna aproximativ 7500 euro pentru un microbuz, iar pentru un autobuz, va fi cel puțin dublu luând în calcul complexitatea montării acestui echipament și modificarea constructivă a acestuia.

Adică, pentru lotul nr.3 ar însemna aproximativ 200.000 euro suplimentar pe care ofertantul fără echipamente la data depunerii ofertei, le-ar avea după semnarea contractului: (10 microbuze x 7500 euro + 7 autobuze x 15000 euro).

Astfel, la valoarea estimată a contractului de 62.108.692,25 lei, suma de 200000 euro înseamnă mai mult de 1% din valoarea ofertată a contractului, lucru neacceptat de legea achizițiilor publice. Practic, cu acordul entității contractante, ofertantul modifică prevederile legale și cerințele din documentația de atribuire, creându-și un avantaj substanțial.

Cerința documentației avizate de RAR împreună cu acest contract cu service-ul autorizat nu ar elimina riscul entității contractante în neîndeplinirea celor asumate de către ofertant prin declarație, în schimb, suntem convinși că elimină discriminarea față de ofertanți și elimină avantajul competitiv creat acelor ofertanți în senul că:

Prin documentația avizată de RAR entitatea va lua la cunoștință despre noua capacitate de lucru a autobuzului și prin urmare, oferta tehnică și financiară se va raporta la capacitatea corectă rezultată după echiparea autobuzului cu rampa și locuri pentru scaun.

Prin contractul semnat și în care este specificată valoarea modificării constructive, entitatea cunoștea valoarea acestor modificări și va putea urmări dacă aceste costuri au făcut obiectul fundamentării corecte și legale a valorii contractului;

Prin aceste condiții, entitatea se asigura ca aceste cerințe pot fi îndeplinite, obligată fiind de legea achizițiilor publice.

Din păcate, CNSC, chiar daca prin încheierea nr. 242/C3/175 pronunțată în dosarul nr. 175/C3/2023 prin care a dispus suspendarea procedurii de atribuire a contractului a considerat că documentația de atribuire astfel cum este întocmită poate conduce la discriminarea persoanelor cu dizabilități, în considerentele deciziei a înțeles să respingă ca nefondat acest petit cu mențiunea că aceste critici aduse de petentă nu elimina riscul entității contractante privind intrarea în vigoare contractul.

Față de cele susținute, petenta solicită obligarea Entității Contractanta să impună cele 2 condiții pe care le-a solicitat în cuprinsul celui de-al doilea petit al contestației și să adapteze documentația de atribuire conform acestor modificări.

De asemenea, autoritatea contractantă impune ofertanților ca la data depunerii ofertei tehnice să dețină fizic un autobuz cu componente constructive lipsă - rampa de acces-deoarece, așa cum reiese din răspunsul primit de la societatea Mercedes Benz S.R.L., dar și RAR România, această rampă este o componentă constructivă a mașinii care trebuie omologată și agreată de către RAR .

Argumentele autorității contractante preluate de Consiliu în considerente sunt vădit eronate, considerându-se în mod neîntemeiat că cerința privind echiparea autobuzelor cu rampă pentru persoanele cu dizabilități încă de la momentul depunerii ofertelor tehnice și financiare este excesivă și că singura în măsură să își asume acest risc este autoritatea contractantă "și-a asumat astfel riscurile aferente neprezentării/nedeținerii de către contractant (antreprenor) a autobuzelor cu echipamente care să asigure accesul persoanelor cu dovezilor privind echiparea dizabilități locomotorii, în condițiile legii, în vederea implementării contractului de delegare a serviciilor de transport.

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

Prin considerentele deciziei, Consiliul a reținut în mod eronat faptul că această cerință este una de oportunitate, când, de fapt, legiuitorul o impune pentru ca drepturile persoanelor cu dizabilități să fie respectate. Nu există nicio rațiune pentru care autoritatea contractantă să ceară anticipat un autobuz pentru prestarea serviciului de transport de călători, dar acesta să fie echipat parțial, ofertantul fiind obligat încă de la început să depună cartea de identitate a vehiculului cu specificațiile tehnice ale acestuia.

Petenta precizează că aceasta rampă cu locul amenajat pentru accesul persoanelor cu dizabilități nu intră în categoria echipamentelor care se pot monta oricând și în orice condiții. Această rampă este un element constructiv al unui autobuz și nu se poate monta în orice condiții și nici omologa în orice condiții.

În mod cert, autoritatea contractantă creează premisele discriminării persoanelor cu dizabilități deoarece prin stabilirea dreptului unui ofertant de a monta această rampă iară ca Entitatea să se asigure că se va și putea efectua, autoritatea contractantă creează iluzia respectării obligației legale, iar în plus, transformă obligația legală într-o cerință de oportunitate.

Ca atare, soluția Consiliului și considerentele pe care aceasta se sprijină conturează o îndoială serioasă asupra legalității și temeiniciei Deciziei CNSC, sens în care se impune înlăturarea considerentelor menționate la pagina nr. 28 din Decizie "Intr-o atare situație, Consiliul constată caracterul nefondat al criticilor formulate de contestator sub acest aspect, motiv pentru care va proceda la respingerea, ca nefondate a acestora," și menținerea soluției în tot.

Eliminarea considerentelor greșite asigură astfel o aplicare corectă a dispozitivului deciziei C.N.S.C. și elimină posibilitatea ca această eroare materială să intre în puterea lucrului judecat și cu rea-credință să poată fi opusă în eventuale litigii viitoare.

Date fiind precizările anterioare, petenta apreciază că înlăturarea considerentelor are un motiv concret, ferm, real și obiectiv, asigurând buna aplicare a deciziei C.N.S.C, o clarificare

necesară privind modificarea documentației de atribuire de către autoritatea contractantă și o consecvență între considerentele deciziei și dispozitivul acesteia, soluția din dispozitiv menținându-se în integralitate.

Petenta mai invocă și caracterul neîntemeiat al soluției de respingere a petitelui privind posibilitatea montării echipamentelor necesare pentru accesul persoanelor cu dizabilități în perioada de mobilizare

Cu titlu prealabil, solicită instanței să observe că modificarea constructivă a autobuzelor are consecințe atât față de ofertele tehnice depuse, cât și față de ofertele financiare și totodată, față de primul petiț al contestației.

Potrivit documentației de atribuire, toate autobuzele trebuie să dețină echipamente care să permită accesul persoanelor cu dizabilități, în conformitate cu decizia C.N.S.C. nr. 2858/C3/3048; 3049; 3050; 3052 din 24.12.2021, operatorii economici fiind obligați ca la data depunerii ofertelor să dețină fizic toate autobuzele incluse în ofertă, date care reies din C.I.V.-ul autobuzelor.

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

O eventuala modificare (retrofit) poate să însemne modificări ale ușii de acces, geamuri, mase, număr de locuri ceea ce determină modificări ale ofertei tehnice depuse la data depunerii ofertei. În plus, toate aceste modificări se pot executa numai în ateliere autorizate RAR, în mod cert costul financiar va fi substanțial, generând astfel modificări și sub aspectul ofertei financiare depuse. Însă, apreciem că autoritatea contractantă nu a analizat implicațiile conferirii acestui avantaj, fără a lua în calcul faptul că după semnarea contractului cu un eventual ofertant care declară că va monta echipamentul specific în perioada de mobilizare, s-ar putea regăsi în situația în care să rezilieze contractul de delegare pentru lipsa montării echipamentului sau din cauza modificărilor constructive.

În aceste condiții, un ofertant care dorește să se angajeze în mod ferm și să efectueze modificările retrofit în perioada de mobilizare ar trebui să depună odată cu Oferta tehnică și un Contract încheiat cu atelierul autorizat de modificări constructive, a variantei avizate de către RAR și a termenului/termenelor de realizare a acestui retrofit (sau a reprezentantei mașinii respective, după caz), astfel încât autoritatea contractantă să poată verifica dacă ofertantul poate respecta obligațiile care îi incumbă în perioada de mobilizare.

Prin intermediul Punctului de vedere autoritatea contractantă reține următoarele:

A) „Solicitarea contestatarului de a impune prin documentația de atribuire ofertanților care declară că echipamentele vor fi montate în perioada de mobilizare să depună odată cu Oferta tehnică și documente precum: (...), 2) Contract cu atelierul autorizat de modificări constructive din care să rezulte obligativitatea realizării acestui retrofit, costul, perioada de montare și reomologare corelată cu perioada de mobilizare, este în măsură a restricționa participarea la prezenta procedura a unor operatori de pe piața de profil iar prezentarea la termenul limita de depunere a ofertelor a acestor documente considerăm a fi excesivă”.

Contrar punctului de vedere emis de autoritatea contractantă apreciem că această cerință este o condiție obligatorie impusă de Registrul Auto Român, singurul care deține competența de a aproba și de a omologa autovehiculele, astfel cum reiese din Răspunsul primit din partea R.A.R. nr. 15333 din 18 ianuarie 2023.

Răspunsul primit din partea R.A.R este unul cuprinzător, făcând trimitere inclusiv la Regulamentul ONU nr. 107 (Regulamentul nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora [2018/237]).

Dat fiind faptul că unul dintre efectele încheierii contractului de servicii publice este reprezentat de acordarea de compensații, apreciem că sunt incidente și dispozițiile legale din materia concurenței, respectiv a ajutorului de stat.

Astfel, potrivit Comunicării Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general - 2012/C 8/02- Comunicarea 68, doar în situații de excepție Comisia poate admite

și permite ca în urma unei proceduri de achiziții publice nu se poate ajunge la cel mai scăzut cost, deoarece nu se întrunesc condițiile pentru a avea o concurență suficient de deschisă datorită particularităților serviciului, din cauza unei infrastructuri necesare deținute de un anumit furnizor de servicii.

„În fine, pot exista circumstanțe în care, în urma unei proceduri de achiziții publice, nu se poate ajunge la cel mai scăzut cost pentru comunitate, deoarece nu se întrunesc condițiile pentru a avea o concurență suficient de deschisă și de autentică. Acest lucru s-ar putea întâmpla, de exemplu, din cauza particularităților serviciului în cauză, a unor drepturi de proprietate intelectuală existente sau a unei infrastructuri necesare deținute de un anumit furnizor de servicii. În mod similar, în cazurile în care se depune o singură ofertă, procedura de atribuire nu poate fi considerată suficientă pentru a conduce la cel mai scăzut cost pentru comunitate. ”

În prezenta procedură, apreciem că echipamentele necesare persoanelor cu dizabilități fac parte din categoria infrastructurii necesare stabilite de C.N.S.C. prin Decizia nr. 2858/C3/3048, 3049, 3050, 3052 din 24.12.2021.

Totodată, un asemenea proiect (documentație) avizat de R.A.R. stabilește anticipat dacă acelor autovehicule li se modifică capacitatea ca urmare a modificărilor constructive și este în beneficiul ofertanților pentru că, conform răspunsului la clarificări transmis subscrisei, entitatea nu permite ulterior depunerii ofertei tehnice modificarea capacității autobuzelor.

Pot exista operatori de transport care dețin autobuze nedotate cu echipamente specifice accesului persoanelor cu dizabilități și care, în perioada de mobilizare, vor trebui să le echipeze corespunzător.

Dacă entitatea contractantă nu dezvoltă suficient prin documentația de atribuire cerința privind existența/dotarea autobuzelor cu aceste echipamente speciale, există riscul ca operatori participanți la procedura de atribuire să nu cunoască prevederile speciale impuse de RAR și impactul acestora asupra caracteristicilor tehnice ale autobuzelor sau costurile generate de aceste modificări constructive.

O documentație de atribuire clară asigură respectarea principiilor aplicabile în materia achizițiilor publice și nu creează în mod nejustificat un avantaj unui număr restrâns de potențiali operatori economici.

Solicitare clarificare: 29. În situația în care un ofertant depune oferta tehnică cu autovehicule care nu sunt dotate cu echipamente pentru accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii, respectiv fără lift/rampă și loc amenajat pentru scaun cu rotile, dar declară ca aceste echipamente se vor monta în perioada de mobilizare, vă rugăm să clarificați cum se completează oferta tehnică în condițiile în care montarea acestor echipamente va modifica numărul de locuri și al ușilor: se va oferta cu numărul de locuri specificat în cartea de identitate a mașinii așa cum se afla la data depunerii ofertei sau se va oferta cu numărul de locuri rezultat din documentația avizată de RAR în ceea ce privește acceptul dat pe varianta constructivă?

În acest sens, în oferta financiară ce capacitate (poziția XI din anexa 1 la Formularul 9) se va lua în calcul? Răspuns solicitare: „ Se va oferta cu numărul de locuri specificat în certificatul de clasificare a autovehiculului, astfel cum se află la data depunerii ofertei.„

Or, contrar răspunsului Autorității contractante, petenta apreciază că este necesar ca ofertantul să dețină fizic autovehiculele la depunerea ofertei tehnice, în caz contrar participarea la prezenta procedură ar fi restricționată pentru anumiți operatori.

Cu toate acestea, în mod indirect, Autoritatea contractantă a recunoscut necesitatea depunerii unei oferte complete încă dintr-o fază incipientă, în caz contrar, s-ar crea o discriminare între operatorii economici interesați să participe la procedura de atribuire a contractului. Mai mult decât atât, s-ar crea chiar o discriminare între persoanele fără dizabilități și persoanele cu dizabilități, dat fiind faptul că în eventualitatea în care în perioada de mobilizare operatorul economic declarat câștigător nu va reuși să modifice autovehiculele, persoanele cu dizabilități care doresc să beneficieze de transport în comun nu pot utiliza acest serviciu public.

Este necesar ca autovehiculele să fie deținute fizic la momentul depunerii ofertei tehnice deoarece după montarea echipamentelor de acces pentru persoanele cu dizabilități locomotorii, se va modifica numărul de locuri și prin urmare și oferta tehnică, respectiv oferta financiară, cu costurile implicate de efectuarea acestor modificări substanțiale.

Or, în această situație, modificarea ofertei tehnice la un moment ulterior termenului limită pentru depunerea acesteia nu este posibilă, fiind contrara principiilor în domeniul achizițiilor publice.

Cu alte cuvinte sunt acceptate doar acele autobuze care nu suferă modificări de capacitate în urma montării echipamentelor. Însă, acest aspect este necesar a se cunoaște la momentul depunerii ofertelor prin documentație avizată de RAR și prin contractul cu atelierul autorizat pentru modificări structurale.

Petenta susține că, opoziția autorității contractante de a impune cerințele R.A.R., pe care le-a solicitat în contestație, poate crea un avantaj și posibilitatea anumitor ofertanți de a interpreta în mod eronat condițiile impuse prin documentația de atribuire, cu atât mai mult cu cât contractul de atribuire a serviciului de transport se semnează înainte de perioada de mobilizare.

Așadar, în măsura în care autoritatea contractantă ar ignora propunerile de completare învederate de petentă, rezultatul procedurii ar fi grav viciat în favoarea unuia dintre ofertanți și în defavoarea altuia, fără ca rezultatul să fie bazat pe criteriile de selecție stabilite în mod transparent, competitivitate și ofertă reală, fapt ce nu poate fi acceptat în derularea unei proceduri de achiziție publică.

Pe de altă parte, petenta susține că, cerința referitoare la adaptarea mijloacelor de transport în comun pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu handicap se raportează la perioada de derulare a contractului de delegare și nu reprezintă conformitatea ofertelor.

Astfel, prin raportare la susținerile Autorității contractate, petenta consideră că aceasta nu cunoaște cerințele impuse în documentația de atribuire.

În Instrucțiunile pentru ofertanți la capitolul neconformitate se specifică:

Oferta este neconformă dacă : i. „nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini”. În Caietul de sarcini al atribuirii, Autoritatea menționează la art.8.2.1. alin (2) Număr de autovehicule necesar pentru flecare lot se solicita: „Autobuzele utilizate în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii”.

Coroborând cele două prevederi, petenta apreciază că susținerea autorității contractante în sensul că adaptarea mijloacelor de transport în comun se raportează la perioada de derulare a contractului de delegare și nu reprezintă conformitatea ofertelor este o interpretare eronată a prevederilor sus-menționate.

Întocmirea în mod eronat a documentației de atribuire are efecte imediate și asupra procedurii de evaluare a ofertelor, comisia de evaluare având obligația de a verifica modul de îndeplinire a tuturor cerințelor de către fiecare ofertant, astfel cum sunt prevăzute în documentația de atribuire.

În plus, practica judiciară a consfințit importanța respectării regulilor prestabilite în documentațiile de atribuire, atât de către ofertanți, cât și de către autoritățile contractante, fiind necesar ca toate entitățile implicate să manifeste rigoare deosebită pentru ca cerințele legii și ale documentației de atribuire să fie respectate. Astfel, autoritățile contractante trebuie să dea dovadă de diligentă sporită și să se abțină de la orice act prin care poate crea apariția unui avantaj pentru unul dintre ofertanți.

Din moment ce toți participanții au acces la documentație și trebuie să respecte aceleași condiții de participare, orice derogare ar încălca principiul tratamentului egal și încurajează neglijența și deciziile administrative arbitrare.

Cu toate ca aceste prevederi ar duce la cerința existenței acestor echipamente la data depunerii ofertelor, va rugăm să constatați buna noastră credință în sensul în care nu am solicitat eliminarea acestei cerințe din perioada de mobilizare.

Existența documentației avizate de R.A.R. și a contractului cu atelierul autorizat pentru modificări structurale sunt necesare a se impune la data depunerii ofertei tehnice;

Existența acestor condiții nu creează o restricție a ofertanților, dimpotrivă creează claritate și predictibilitate;

Inexistența acestor echipamente este în strânsă legătură cu oferta, respectiv cu analiza conformității acesteia;

Existența acestor echipamente este o obligație și nu ar trebui considerată ca o cerință în perioada de derulare a contractului de delegare.

Având în vedere etapa procedurii în care erorile au fost constatate, pentru a respecta principiul tratamentului egal, petenta apreciază că se impune ca autoritatea contractantă:

Să modifice documentația de atribuire în sensul impunerii ofertanților care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare să depună odată cu Oferta tehnică următoarele documente: Varianta constructivă avizată de Registratul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat; contractul cu atelierul autorizat de modificări constructive din care să rezulte obligativitatea realizării retrofilului, costul, perioada de montare și reomologare corelată cu perioada de mobilizare.

În acest context, se impune acordarea unui timp rezonabil pentru pregătirea documentației privind montarea echipamentelor specifice pentru accesul persoanelor cu dizabilități și avizarea acestora de către RAR, respectarea principiilor nediscriminării și al tratamentului egal presupunând atât aplicarea unor cerințe identice pentru operatorii economici, cât și formularea corespunzătoare a unor cerințe care pot fi prin înțelesul lor sau în lipsa unor precizări premisele încălcării principiilor sus-menționate.

Petenta mai apreciază că se impune suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea cauzei.

Potrivit dispozițiilor art. 33 din Legea nr.101/2016 legiuitorul a pus la dispoziția părții interesate posibilitatea de a solicita executarea contractului până la soluționarea cauzei atunci când ne regăsim în prezenta unui caz temeinic justificat și pentru prevenirea unei pagube iminente.

Petenta consideră că în cauză sunt îndeplinite cele două condiții cumulative prevăzute de lege: existența unui caz bine justificat și necesitatea prevenirii unei pagube iminente, astfel cum sunt reglementate de dispozițiile art. 2 alin. (1) lit. s) și t) din Legea nr. 555/2004.

Dat fiind faptul că montarea echipamentelor necesare pentru persoanele cu dizabilități necesită timp îndelungat, obținerea unor avize specifice din partea Registrului Auto Român și antamarea unor costuri substanțiale, apreciem că ne regăsim într-o situație de natură să justifice suspendarea procedurii de atribuire, astfel încât atribuirea contractului să se realizeze către un operator economic care are capacitatea de a realiza serviciul de transport public de persoane potrivit cerințelor autorității contractante și interesul de a se angaja în mod serios în modificarea vehiculelor potrivit dispozițiilor din Regulamentul nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora [2018/237]).

Prin Decizia pronunțată, raționamentul eronat al C.N.S.C. are la bază o analiză superficială de verificare a temeiniciei susținerilor subscrisei, iar soluția dată în considerente pentru petitul nr. 2 are implicații în mod evident și cu privire la petitul nr. 1, încălcând în mod flagrant obligația de asigurare a dreptului la apărare și implicit obligația de motivare reglementată de lege.

Față de considerentele Deciziei CNSC contestate se impune cu atât mai mult suspendarea procedurii ținând cont de faptul că este profund viciată prin contradicția dintre soluția dispusă și considerente, dar mai ales din prisma raționamentului greșit pe care Consiliul 1-a prezentat în motivarea deciziei.

Așadar, suspendarea se impune și prin necesitatea conservării în cadrul procedurii a respectării criteriului specific de selecție cel mai bun raport calitate-preț și evitarea atribuirii contractului către un participant care nu are o intenție fermă de a echipa autobuzele ulterior atribuirii contractantului.

Referitor la condiția privind existența unei pagube iminente, învederăm instanței că în speță, și această condiție este îndeplinită. În accepțiunea legiuitorului, potrivit art. 2 alin. (1) lit. ș) din Legea 554/2004, prin "pagubă iminentă" se înțelege prejudiciul material viitor și previzibil suferit de persoana vătămată.

Astfel, pentru a evalua existența pagubei iminente, trebuie avute în vedere consecințele imediate și directe pe care le-ar avea continuarea procedurii de atribuire a contractului de delegare a serviciului de transport public, atât timp cât operatorul care va fi declarant câștigător nu ar deține



echipamentele necesare pentru persoanele cu dizabilități și nici nu ar putea face dovada că înăuntrul perioadei de mobilizare s-ar putea conforma cerințelor autorității contractante

Astfel, în situația în care petenta intenționează să efectueze în perioada de mobilizare montarea echipamentelor necesare pentru persoanele cu dizabilități, antamând în acest sens costuri substanțiale încă din perioada atribuirii contractului, apreciem că declararea unui alt câștigător care nu deține echipamentele și care nu le-ar putea monta în perioada de mobilizare conduce la prejudicierea intereselor legitime ale subscrisei, care are dovedește un real interes pentru îndeplinirea tuturor condițiilor impuse de autoritatea contractantă.

Orice modificare a numărului de locuri ofertat va avea ca rezultat scăderea punctajului pe capacitatea de transport, fiind evident ca ofertantul care are autobuzele cu rampa va avea punctaj mai mic pentru aceste autobuze deoarece au capacitate mai mica prin raportare la echipamentul cu care sunt prevăzute - rampa si locul special pentru scaunele mobile.

Așadar, până și o diferență de un singur loc ofertat va conduce la o scădere a punctajului. Relevant în acest sens este și faptul că autoritatea contractantă stabilește factorul de evaluare tariful mediu pe kilometru/loc drept factor de evaluare de natură financiară.

Mai mult decât atât, prin încheierea nr. 242/C3/175 pronunțată în dosarul nr. 175/C3/2023, Consiliul a reținut că "finalitatea procedurii de atribuire în discuție depinde de decizia ce urmează a fi luată la contestația ce formează fondul cauzei, ceea ce constituie un caz temeinic justificat și previne producerea unei pagube contestatorului printr-o eventuală înlăturare nejustificată din cadrul procedurii, astfel încât suspendarea procedurii apare ca fiind necesară. De altfel, prin această măsură se protejează atât interesele autorității contractante, prin asigurarea îndeplinirii scopului Legii nr. 98/2016, prin promovarea concurenței între operatorii economici, garantarea tratamentului egal și nediscriminarea acestora și asigurarea utilizării eficiente a fondurilor publice, cât și interesul contestatorului de a participa în cadrul procedurii de atribuire și de a deveni, în condițiile legii, contractant."

Așadar, "este evident, în opinia Consiliului, faptul că actul atacat - documentația de atribuire - ar putea contraveni cadrului legislativ în domeniu, iar în acest caz, o continuarea procedurii ar putea fi de natură să producă prejudicii ce ar încălca totodată principiul tratamentului egal și al nediscriminării prevăzute de art. 2 alin. (2) lit. a) și b) din Legea nr. 98/2016."

Jurisprudența Curții de la Strasbourg a sublimat în mod constant că noțiunea de "bun " ca obiect al dreptului de proprietate consacrat și protejat de art. 1 paragraful 1 din Primul Protocol Adițional al CEDO include orice interes al unei persoane de drept privat care are o valoare economică, astfel încât dreptul de a participa la atribuirea unui contract de achiziții publice poate fi asimilat unui drept de proprietate.

Prin urmare, o justă repartizare a riscurilor și cheltuielilor antamate de petentă se poate realiza numai prin suspendarea executării procedurii de atribuire a contractului pentru ca soluția pronunțată de instanță să tranșeze în mod corect aspectele deduse analizei.

Concluzionând, petenta apreciază că suspendarea procedurii de atribuire reprezintă o măsură legală, proporțională, justă și necesară în contextul concret al acestei proceduri, prin raportare atât la interesul continuării procedurii de atribuire (astfel cum s-ar derula în momentul de față), cât și prin raportare la necesitatea prevenirii unei pagube iminente pentru ea, protejând deopotrivă echilibrul și salvagardarea drepturilor părților.

În drept, a invocat dispozițiile art. 29 și urm. din Legea nr. 101/2016.

*Intimata UNITATEA ADMINISTRATIV TERITORIALĂ A JUDEȚULUI BISTRIȚA-NĂSĂUD a depus întâmpinare prin care a solicitat respingerea ca nefondată a plângerii, cu consecința menținerii deciziei nr. 346/C3/175/14.02.2023 a Consiliului Național pentru Soluționarea Contestațiilor (f.92).*

În susținerea poziției procesuale a arătat că, a organizat procedura de licitație deschisă pe loturi, în vederea atribuirii contractului având ca obiect: Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud, loturi 2,3,6,7,8,10,11", cod CPV: 60112000, cea fost inițiată prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. CN1051123/12 01.2023.

Valoarea estimată a Lotului 3 (lotul contestat) este de 62.108.692,25 lei, fără TVA, conform cap. II.2.5) din anunț, criteriul de atribuire fiind „cel mai bun raport calitate preț" acesta având 7 factori de evaluare.

Împotriva documentației de atribuire aferentă Lotului 3 „Grupa (Pachet) P3-16 trasee”, a formulat contestație petenta TRANSMIXT, iar prin decizia nr. 346/175/14.02.2023, C.N.S.C. admite contestația cu privire la criticile aduse privind modul de calcul stabilit de entitatea contractantă pentru factorul de evaluare corespunzător componenteii financiare „nivelul tarifului” și pe cale de consecință, dispune eliminarea prevederilor din cadrul documentației de atribuire pentru lotul 3 (strategie de contractare, fișa de date a achiziției, caietul de sarcini, instrucțiuni pentru ofertanți, formulare) referitoare la media aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul Grupei de trasee.

Cu privire la criticile aduse modului de demonstrare a îndeplinirii cerinței „Autobuzele utilizate în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii”, Consiliul le respinge, constatând în mod corect caracterul nefondat al criticilor formulate de contestatoare sub acest aspect.

Cu privire la respingerea criticilor aduse modului de demonstrare a îndeplinirii cerinței; „Autobuzele utilizate în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii”, catalogată de petentă ca petitul al 2-lea, intimata solicită respingerea ca nefondată.

Astfel, arată intimata, în calitate de entitate contractantă a prevăzut în documentația de atribuire, ca cerință, obligativitatea viitorului operator de servicii de transport de a asigura că toate mijloacele de transport în comun implicate în viitorul contract să fie adaptate pentru a răspunde nevoilor persoanelor: cu handicap, în acord și cu decizia C.N.S.C. nr. 2858/C3/3048, 3049, 3050; 3052 din data de 24.12.2021. Cerința referitoare la adaptarea mijloacelor de, transport în comun pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu handicap se raportează la perioada de derulare a contractului de delegare și nu reprezintă conformitatea ofertelor.

Solicitarea petentei, de a impune prin documentația de atribuire ofertanților care declară că echipamentele vor fi montate în perioada de mobilizare să depună odată cu oferta tehnică și documente precum: 1) Varianta constructivă avizată RAR, din care să reiasă dacă se modifică capacitatea de transport, numărul de uși, etc. și 2) Contract cu atelierul autorizat de modificări constructive din care să rezulte obligativitatea realizării acestui retrofit, costul, periate de montare și reomologare corelată cu perioada de mobilizare, este în măsură de a restricționa participarea la prezenta procedură a unor operatori de pe piața de profil, iar prezentarea la termenul limită de depunere a ofertelor a acestor documente este, excesivă, fapt constatat și de Consiliu.

Astfel, Consiliul a reținut ca fiind relevante în soluționare următoarele prevederi din cuprinsul caietului de sarcini:

#### 8.2 Cerințe organizatorice minimale specifice (...)

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

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

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

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

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

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

Față de cele anterior precizate, Consiliul în mod corect a constatat că intimata, entitate contractantă, a prevăzut posibilitatea îndeplinirii cerinței privind asigurarea accesului persoanelor cu dizabilități locomotorii după semnarea contractului, în perioada de mobilizare, situație în care operatorii economici nu trebuie să facă dovada îndeplinirii acestei cerințe în calitate de ofertanți, ci doar să depună o declarație pe propria răspundere privind îndeplinirea cerinței în cauză, obligația demonstrării îndeplinirii cerințelor minime revenindu-i, în perioada de imobilizare, ofertantului desemnat câștigător al procedurii de atribuire.

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

Mai mult, Consiliul are în vedere că, și în cazul prezentării variantei constructive aprobate de Registrul Auto Român și a contractului încheiat cu atelierul autorizat de modificări constructive, a variantei avizate de către RAR, în cadrul ofertelor prezentate inițial de ofertanți, entitatea contractantă nu are garanția că modificarea autobuzelor astfel încât să asigure accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii se va realiza în perioada de mobilizare, respectiv până la data intrării în vigoare a contractului de delegare. Într-o atare situație, Consiliul constată caracterul nefondat al criticilor formulate de contestator sub acest aspect, motiv pentru care va proceda la respingerea, ca nefondate, a acestora”.

Concluzionând, solicitarea patentai, de a impune prin documentația de atribuire ofertanților care declară că echipamentele vor fi montate în perioada de mobilizare să depună odată cu oferta tehnică și documente precum: 1) Varianta constructivă avizată RAR, din care să reiasă dacă se modifică capacitatea de transport, numărul de uși, etc. și 2) Contract cu atelierul, autorizat de modificări constructive din care să rezulte obligativitatea realizării acestui retrofit, costul, perioada de montare și reomologare corelată cu perioada de mobilizare, este în măsură a restricționa participarea la prezenta procedură a unor operatori de pe piața de profil, iar prezentarea la termenul limită de depunere a ofertelor a acestor documente este excesivă, prin urmare, trebuie respinsă ca atare.

Referitor la cererea de suspendare a procedurii până la soluționarea cauzei, intimata arată că suspendarea se impune ținând cont că finalitatea procedurii depinde de decizia ce urmează a fi luată în urma judecării prezentei plângeri, ceea ce constituie un caz temeinic justificat și previne producerea unei pagube intimei.

***Analizând actele și lucrările dosarului, Curtea reține următoarele:***

*Curtea va respinge, ca rămasă fără obiect, cererea de suspendare a procedurii de atribuire, reținând că potrivit dispozițiilor art. 33 alin. 1 din Legea nr. 101/2016, suspendarea procedurii de atribuire și/sau a executării contractului se dispune până la soluționarea cauzei, în cazuri temeinic justificate și pentru prevenirea unei pagube iminente.*

În condițiile în care soluționarea cauzei se realizează la același termen la care se pune în discuție cererea de suspendare a procedurii de atribuire, cererea astfel formulată rămâne fără obiect.

*Pe fondul cauzei, se constată că plângerea petentei Transmixt SA este întemeiată în parte, în ceea ce privește susținerile sale referitoare la denaturarea concurenței ca urmare a lipsei din documentația de atribuire, a obligației ofertanților care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare, să depună odată cu oferta tehnică și varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat.*

Unul din cei șapte factori de evaluare a celui mai bun raport între calitate și preț este prețul ofertei, cu o pondere de 25%.

Procedura de achiziție publică are ca scop atribuirea contractului „Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud, loturi 2,3,6,7,8,10,11” - Lot 3: Grupa (Pachet) P3 - 16 trasee.

Considerentele Deciziei C.N.S.C. nr. 346/C3/175 pronunțate în dosarul nr. 175/C3/2023 nu susțin soluția din dispozitiv deoarece la pag. 28 din 28 a deciziei, paragraful 2, se arată că „*într-o atare situație, Consiliul constată caracterul nefondat al criticilor formulate de contestator sub acest aspect, motiv pentru care se va proceda la respingerea, ca nefondate, a acestora.*” Or, Consiliul a admis contestația Transmixt SA, obligând autoritatea contractantă la modificarea documentației de atribuire, conform motivării.

Prin încheierea nr. 429/C3/175/22.02.2023, Consiliul a respins cererea petentei vizând eliminarea acestui paragraf din decizia atacată cu plângere.

Așadar, în legătură cu primul aspect, și anume denaturarea concurenței ca urmare a lipsei din documentația de atribuire a obligației ofertanților care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare, să depună odată cu oferta tehnică și varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat, se constată caracterul întemeiat al plângerii.

Singurul element contradictoriu ivit între dispozitivul deciziei nr. 346/C3/175 și considerente este aprecierea ca nefondată, la pag. 28 a deciziei, a întregii contestații a petentei, atât timp cât prin dispozitiv autoritatea a fost obligată la modificarea documentației „cu luarea în considerare a celor prezentate în motivare”.

Așadar, împrejurarea respingerii celui de al doilea petit nu prezintă un aspect de nelegalitate, atât timp cât din considerente se poate reține, după înlăturarea frazei mai sus citate, că raționamentul Consiliului a fost în sensul admiterii primului petit și, respectiv, al respingerii celui de al doilea petit.

Așadar, necesitatea solicitării prezentării de către ofertanți a variantei constructive avizate de Registrul Auto Român, din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat, reiese din cerința de atribuire ca autobusele utilizate în prestarea serviciului de transport de călători să fie echipate/adaptate cu echipamente în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii, iar aceasta trebuie să aibă caracter definitiv.

Întemeiat a arătat petenta că dacă aceste autobuze nu sunt echipate cu rampă pentru accesul persoanelor cu dizabilități și nu au loc amenajat pentru cărucior, în perioada de mobilizare, după semnarea contractului, odată cu montarea acestui echipament, autobuzul de regulă va suferi modificări constructive, inclusiv se va modifica numărul de locuri.

Aceste modificări nu se pot realiza decât, așa cum arată RAR prin adresa nr. 15333/18.01.2023, în anumite condiții impuse de autoritatea competentă, cu respectarea Regulamentului ONU 107, iar ca urmare a modificării acceptate de RAR, autobuzele trebuie să fie reomologate.

Cea de-a doua condiție respectiv aspectul contractual al raportului cu atelierul autorizat pentru realizarea modificărilor constructive este o sarcină care revine fiecărui ofertant. Numai prima solicitarea a petentei este relevantă din punctul de vedere al concurenței, deoarece numai aceasta modificând capacitatea de transport, are o influență asupra tarifelor de transport.

Astfel cum a arătat și petenta, prin modificarea numărului de locuri imediat după semnarea contractului, dar înainte de intrarea în vigoare a acestuia, practic, cu acordul autorității contractante se modifică atât oferta tehnică, cât și oferta financiară.

Este real, așadar, că ofertantului care declară că va monta aceste echipamente în perioada de mobilizare, i se creează un avantaj competitiv întrucât la data depunerii ofertei acesta va deține autobuzul cu un număr de locuri mai mare. Potrivit caietului de sarcini și Ordinului ANRSC 272/2007, capacitatea medie a autobuzului este un element de punctaj, iar capacitatea autobuzului este un element de calcul esențial în stabilirea tarifului mediu lei/kilometru/loc, tariful mediu lei/km/loc fiind factor de evaluare financiară.

Este real că orice modificare a numărului de locuri ofertat va avea ca rezultat scăderea punctajului pe capacitatea de transport, astfel încât ofertantul care are autobuzele cu rampa va avea un punctaj mai mic pentru aceste autobuze deoarece acestea au o capacitate mai mică prin raportare la echipamentul cu care sunt prevăzute, respectiv rampa și locul special pentru scaunele mobile.

Factorul de evaluare „tariful mediu pe kilometru/loc” este un factor de evaluare de natură financiară, capacitatea medie oferită este un factor relevant pentru stabilirea tarifului mediu lei/km/loc și la stabilirea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic în baza criteriului de atribuire cel mai bun raport calitate-preț.

Așadar, este necesar a se crea condițiile de egalitate între ofertanți.

Prin documentația avizată de RAR, entitatea va lua la cunoștință despre noua capacitate de lucru a autobuzului și prin urmare, oferta tehnică și financiară se va raporta la capacitatea corectă rezultată după echiparea autobuzului cu rampa și locuri pentru scaun.

Pentru aceste considerente, în temeiul art. 55 din Legea nr. 101/2016, art. 488 al. 1 pct. 8 C.pr.civ., Curtea va admite plângerea formulată de petenta TRANSMIXT S.A. împotriva deciziei nr. 346/C3/175/14.02.2023 a Consiliului Național pentru Soluționarea Contestațiilor, pe care o va modifica, în parte, în sensul că va obliga Județul Bistrița-Năsăud ca în termen de 10 zile de la comunicare, să modifice documentația de atribuire în sensul de a impune ofertanților care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare, să depună odată cu oferta tehnică și varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat. Curtea va menține, în rest, decizia nr. 346/C3/175/14.02.2023 a Consiliului Național pentru Soluționarea Contestațiilor și va respinge, ca rămasă fără obiect, cererea de suspendare a procedurii de atribuire.

PENTRU ACESTE MOTIVE,  
ÎN NUMELE LEGII  
DECIDE:

Admite plângerea formulată de petenta TRANSMIXT S.A., cu sediul în mun. Bistrița, str. Crainimătuului nr. 3, jud. Bistrița-Năsăud, înmatriculată la ORC de pe lângă Tribunalul Bistrița-Năsăud sub nr. J06/120/1991, cod fiscal RO 570362, reprezentată convențional prin S.C.A. Toader & Asociații cu sediul în București, sector 1, str. Constantin Caracas, nr. 16, împotriva deciziei nr. 346/C3/175/14.02.2023 a Consiliului Național pentru Soluționarea Contestațiilor, pe care o modifică, în parte, în sensul că obligă Județul Bistrița-Năsăud ca în termen de 10 zile de la comunicare, să modifice documentația de atribuire în sensul de a impune ofertanților care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare, să depună odată cu oferta tehnică și varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat.

Menține, în rest, decizia nr. 346/C3/175/14.02.2023 a Consiliului Național pentru Soluționarea Contestațiilor.

Respinge, ca rămasă fără obiect, cererea de suspendare a procedurii de atribuire.

Definitivă.

Pronunțată în data de 15.03.2023, prin punerea soluției la dispoziția părților de către grefa instanței.

PREȘEDINTE,  
IARINA-IOANA  
PRELIPCEANU

JUDECĂTOR,  
RADU-RAREȘ DUȘA

JUDECĂTOR,  
ANGHEL MARIAN POP

GREFIER,  
ANDREEA DAN

## Registratura

---

**From:** Consiliul Judetean Bistrita-Nasaud <cjbn@cjbn.ro>  
**Sent:** vineri, 17 martie 2023 09:36  
**To:** Registratura; ALEXANDRINA CRINA BORS; ELENA BUTTA  
**Subject:** FW: Comunicare DECIZIA CIVILA nr 381/15.03.2023 dosar nr. 238/33/2023 pentru UAT JUDEȚUL BISTRIȚA NĂSĂUD  
**Attachments:** Hotarare\_3300000001713015.pdf; UATJUDETULBISTRITANASAUD\_5619280.pdf

-----Original Message-----

**From:** Dan Andreea [mailto:andreea.dan@just.ro]  
**Sent:** Friday, March 17, 2023 9:23 AM  
**To:** 'UAT JUDEȚUL BISTRIȚA NĂSĂUD' <cjbn@cjbn.ro>  
**Subject:** Comunicare DECIZIA CIVILA nr 381/15.03.2023 dosar nr. 238/33/2023 pentru UAT JUDEȚUL BISTRIȚA NĂSĂUD

Stimată doamnă/Stimate domn,

Prin recepționarea acestui e-mail, hotărârea atașată se consideră comunicată, conform prevederilor art. 154 alin. (6<sup>^</sup>1) din Noul cod de procedură civilă.

Nu este necesar să răspundeți la acest e-mail.

Vă rugăm, să trimiteți pe adresa ca-cluj-reg@just.ro înscrisurile pe care doriți să le depuneți electronic la dosar.

---

Dan Andreea  
Grefier - Secția a III-a contencios administrativ și fiscal Curtea de Apel Cluj



str. Stavropoleos nr. 6, sectorul 3, București, România, CP 030084, CIF 20329980,  
tel. +40-21-3104641, tel. +40-21-3104670, fax. +40-21-3104642,  
e-mail: office@cnscl.ro, www.cnscl.ro, http://portal.cnscl.ro

Nr. 7461...../175/C3/14.02.2023

**JUDEȚUL BISTRITA-NĂSĂUD**

Bistrița, Judet: BISTRITA-NASAUD, str.  
Petru Rareș nr. 1

În conformitate cu dispozițiile art. 27 alin. (8) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, vă transmitem alăturat Decizia nr. 346/C3/175/14.02.2023, pentru soluționarea contestației înregistrată la CNSC cu nr. 3555/25.01.2023.

PREȘEDINTE,  
Florentina DRAGAN

CONSILIUL JUDEȚEAN  
JUDEȚUL BISTRITA-NĂSĂUD  
REGISTRATURA - INTRARE  
Nr. Document V 3858  
Ziua 17 Luna 02 Anul 2023  
Nr. file 1 Nr. anexe 14  
Mod. primire Posta Nume BT



NR: 3858  
DATA: 17/02/2023  
COD: 60FA



**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. 346/C3/175**

**Data: 14.02.2023**

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 3555/25.01.2023, îndreptată prin adresa înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 3602/25.01.2023, formulată de TRANSMIXT SA, cu sediul în municipiul Bistrița, str. Crainimătului nr. 3, județul Bistrița-Năsăud, înmatriculată la Registrul Comerțului cu nr. J06/120/1991, având cod unic de înregistrare RO 570362, reprezentată legal prin administrator Melente Horoba și convențional prin „TOADER și asociații” SCA, având sediul în municipiul București, str. Dr. Constantin Caraș nr. 16, etaj 2, sector 1, adresă aleasă în vederea comunicării actelor de procedură, împotriva documentației de atribuire aferentă Lotului 3 „Grupa (Pachet) P3 – 16 trasee”, întocmită de către JUDEȚUL BISTRIȚA-NĂSĂUD, în calitate de entitate contractantă, cu sediul în municipiul Bistrița, str. Petru Rareș nr. 1, județul Bistrița-Năsăud, în cadrul procedurii de licitație deschisă, derulată online, pe loturi, organizată în vederea atribuirii contractului având ca obiect: „Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud, loturi 2,3,6,7,8,10,11”, cod CPV: 60112000-6, ce a fost inițiată prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. CN1051123 din data de 12.01.2023, s-a solicitat:

*„In principal,*

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

*- Să elimine orice referință la calculul tarifului mediu lei/km/loc ca medie aritmetică a tarifelor medii pe grupa de trasee aferente unui lot din toată documentația de atribuire, dar și orice alte prevederi nelegale identificate ca urmare a propriei analize.*



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

1) Varianta constructivă avizata de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru accesul persoanelor cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat;

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

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

In subsidiar,

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

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

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

TRANSMIXT SA a formulat contestația înregistrată la C.N.S.C. sub nr. 3555/25.01.2023, împotriva documentației de atribuire aferentă Lotului 3 „Grupa (Pachet) P3 – 16 trasee”, solicitând cele mai sus redate, pentru următoarele motive:

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

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

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

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

privind

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

În opinia contestatorului, atribuirea Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în județul Bistrița -

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

Totodată, petentul susține că, întrucât contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate reprezintă un act administrativ asimilat potrivit art. 2 alin. (1) lit. c1) din Legea nr. 554/2004, sunt incidente următoarele prevederi legale:

- Regulamentul (CE) nr.1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007, privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;
- Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;
- Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale;

și toate celelalte acte subsecvente, printre care:

- Ordinul ANRSC 272 /2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, cu modificările și completările ulterioare - cu anexele 1 și 2;
- Ordinul ANRSC 131 /2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie - cu anexele aferente.

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

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

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

Acesta afirmă că scopul promovării contestației este acela de a proteja, pe de o parte, drepturile și interesele sale legitime, iar, pe de altă

parte, desfășurarea întregii proceduri de achiziție sectorială în condiții de legalitate.

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

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

Astfel, prin raportare la prevederile Anexei nr. 2 la Ordinul ANRSC 272/2007, petentul susține că modalitatea de calcul a tarifului mediu pe km/loc (lei/km/loc) se obține, în esență, din valoarea totală a serviciului de transport (poz VIII) /nr total de km planificați anual (poz IX) / capacitatea medie (loc) (poz XI), adică  $XII = X/XI$ , unde  $X = VIII/IX$ . Rezultă, astfel, că tariful mediu pe kilometru /loc (lei/km/loc) este cel de la poziția XII din tabelul anexa 2 la Ordinul ANRSC 272/2007, atât pentru calculul tarifului mediu lei/km/loc pe un traseu, cât și pentru calculul tarifului mediu lei/km/loc pentru traseele aferente grupei de trasee dintr-un lot.

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

A) pe de o parte,

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

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale - lei
<b>I.</b>	<b>Cheltuieli materiale:</b>	
	Carburanți	
	Energie electrică	
	Amortizare	
	Service auto (întreținere-reparații)	
	Schimb ulei	
	Schimb filtru	
	Schimb antigel	
	Piese de schimb	
	Alte cheltuieli materiale	
<b>II.</b>	<b>Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații</b>	
	Inspekția tehnică periodică	
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	
	Asigurare CASCO	
	Licență comunitară	

	Impozit pe mijloc de transport	
	Impozit pe terenuri pentru parcare	
	Impozit pe clădiri	
	Redevență	
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	
<b>III.</b>	<b>Cheltuieli cu salariile personalului, din care:</b>	
	- salarii	
	- contribuții sociale obligatorii	
	- alte drepturi asimilate salariilor	
<b>IV.</b>	<b>Cheltuieli de exploatare (I+II+III)</b>	
<b>V.</b>	<b>Cheltuieli financiare</b>	
<b>VI.</b>	<b>Total cheltuieli (IV+V)</b>	
<b>VII.</b>	<b>Profit</b>	
<b>Nr. crt.</b>	<b>ELEMENTE DE CHELTUIELI</b>	Valori anuale - lei
<b>VIII.</b>	<b>Valoare totală servicii de transport (VI+VII)</b>	
<b>IX.</b>	<b>Număr total de km planificați anual - N(km)</b>	
<b>X</b>	<b>Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)</b>	
<b>XI</b>	<b>Cap. m (loc)</b>	
<b>XII</b>	<b>Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)</b>	
<b>XIII.</b>	<b>T.V.A.</b>	
<b>XIV.</b>	<b>Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XII+XIII)</b>	

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

3. a stabilit că fundamentarea tarifelor se va face în conformitate cu prevederile Ordinului ANRSC 272/2007 - Anexa nr. 2. În acest sens, petentul arată că documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în județul Bistrița –

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

4. a stabilit prin documentația de atribuire că valoarea tarifului mediu pe kilometru/loc (lei/km/loc) este cea prevăzută la poziția XII din tabel - anexa nr. 1 la formularul 9 - formula de ofertă financiară, respectiv Anexa nr. 2 la Ordinul ANRSC 272/2007. În acest sens, petentul arată că documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în județul Bistrița – Năsăud - cap. 1.5 Factorii de evaluare relevanți și modul de aplicare a acestora - prevede, în ceea ce privește factorul de evaluare cu privire la componenta financiară a ofertei, că: *„Valoarea tarifului mediu pe kilometru/loc este cea prevăzută la poziția XII din tabelul de mai jos referitor la structura pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea tarifului pentru serviciul public județean de persoane prin curse regulate din anexa nr. 2 la Normele-cadru din 12 decembrie 2007 privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane modificate prin Ordinul nr. 134 din 18 aprilie 2019, publicat în Monitorul Oficial nr. 365 din 10 mai 2019”*. Totodată, petentul arată că această prevedere este reluată în Anexa nr. 1 la documentația de atribuire - Caiet de sarcini privind atribuirea Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a județului Bistrița – Năsăud.

B) pe de altă parte, contestatorul afirmă că:

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

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

3. În acest sens, contestatorul susține că, prin sintagma *„se calculează ca medie aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc”*, organizatoarea procedurii modifică formula de calcul a tarifului mediu

lei/km/loc din Anexa nr. 1 la Formularul 9, respectiv modifică formula de calcul din Anexa nr. 2 la Ordinul ANRSC 272/2007.

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

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

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

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

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

Contestatorul face o prezentare a calculelor matematice conform Anexei 1 la Formularul 9 și Anexei 2 la Ordinul ANRSC 272/2007 și afirmă că, în mod corect, legiuitorul a stabilit modul de calcul prin raportare la prevederile din Anexa nr. 2 la Ordinul ANRSC 272/2007, care a fost transpusă în Anexa 1 la Formularul 9, anexă care, calculată corect - prin aplicarea formulelor de calcul din tabel, generează claritate, corectitudine și nu permite greșeli. Or, acest tabel nu face referire nici la media aritmetică a tarifelor medii de pe fiecare traseu din lot și nici la media aritmetică a tarifelor medii pentru traseele din grupa de trasee a unui lot, subliniază petentul.

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

Reiterând că tariful mediu pe kilometrul /loc (lei/km/loc) nu poate fi calculat ca medie aritmetică a tarifelor medii de pe fiecare traseu aferent grupei de trasee din lot, întrucât o atare modalitate este interzisă de Ordinul ANRSC 272/2007, Anexa 2 și Anexa 1 la Formularul 9, petentul

redă, în facsimil, capitolele din Tabel și calculele de bază și specifică faptul că calculul complet se regăsește anexat la prezenta cerere.

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

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

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

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

Tarif mediu lei/km/loc conform anexa 1 la Formularul 9	Tarif mediu lei/km/loc calculat incorect ca medie aritmetica a tarifelor medii lei/km/loc pe trasee		
VIII / IX = X iar X / XI=XII	(poz XII de la T1 + poz XII de la T2 + poz XII de la T3 +...+ poz XII de la T16) / 16 trasee		
4620473 lei/lot/an / 759412 km anual = 6,084277045925010 lei/km	0,6015173545966230+ 0,2912073961556340+ 0,1738596336996340+ 0,4065224358974360+	tarif mediu lei/km/loc calculat cf anexa 1 la F9 și anexa 2 la O 272 pe fiecare traseu din grupa de trasee aferente	
6,084277045925010 lei/km / 20,125 capacitate medie ofertata =	0,6327713854772680+ 0,2985572703026620+		
0,3023243252633540 lei/km/loc	0,2223375000000000+ 0,2223375000000000+		

	0,2223375000000000+ 0,3485082354859750+ 0,4089410397295010+ 0,3257537774725270+ 0,3072643372252750+ 0,2669126865405850+ 0,4481358942781360+ 0,4372273351648350 =		
	=5,6141912820260900/16 trasee 0,350886955126631 lei/km/loc		

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

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

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

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

Nr km planificati anual de entitate si trecuti in anexa 1 la F 9	Nr km rezultati in baza tarifului mediu lei/km/loc calculat incorect ca medie aritmetica a tarifelor mediu lei/km/loc
IX=VIII/XI/XII  4620473 lei /lot/an 20,125 cap medie (loc) /	IX=VIII/XI/XII  4620473 lei /lot/an / 20,125 cap medie (loc) /

0,3023243252633540 lei/km/loc = 759412 km anual	0,350886955126631 lei/km/loc 654309,649 km
--	---

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



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

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

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

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

Așadar, TRANSMIXT SA solicită să se constate că tariful mediu pe lei/km/loc pentru grupa de trasee din lot, calculat ca medie aritmetică a tarifelor medii, în exemplul prezentat, generează o valoare a serviciului mai mare cu aproximativ 10% față de valoarea generată de costurile serviciului + profitul transpuse în Anexa nr. 1 la F9, un tarif mediu lei/km/loc mai mare cu aproximativ 10%, tarif transpus ulterior în valoarea titlurilor de călătorie (a se vedea Cap. 8.4.8.3.4 din caietul de sarcini), tarife nereale în raport cu valoarea corectă a tarifului mediu lei/km/loc calculat legal, conform Ordinului ANRSC 272/2007 - Anexa 2.

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

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

Ordinul ANRSC 272/2007 - Anexa 2 cu modificările aduse de Ordinul ANRSC 134/2019.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cu privire la această critică, contestatorul prezintă următoarele argumente:

Potrivit documentației de atribuire, toate autobuzele trebuie să dețină echipamente care să permită accesul persoanelor cu dizabilități, astfel că, în conformitate cu dispozițiile cuprinse în decizia C.N.S.C. nr. 2858/C3/3048;3049;3050;3052 din 24.12.2021, operatorii economici sunt obligați ca la data depunerii ofertelor să dețină fizic toate autobuzele incluse în ofertă: „Autobuzele utilizate în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii”.

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

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

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

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

În acest sens, acesta iterează că, în conformitate cu Răspunsul nr. 15333/18.01.2023 primit de la Registrului Auto Român, anexat la contestație, echiparea retrofit a autobuzelor cu facilități (rampe) pentru accesul persoanelor cu dizabilități și cu spații destinate scaunelor rulante înseamnă o modificare constructivă a autobuzelor și este posibilă doar în măsura în care sunt respectate condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul ONU nr. 107.

Detaliind asupra gradului de complexitate pe care-l presupune situația echipării retrofit a autobuzelor, autorul contestației opinează că un ofertant care dorește să se angajeze în mod ferm și să efectueze modificările retrofit în perioada de mobilizare ar trebui să depună, odată cu oferta tehnică, și un contract încheiat cu atelierul autorizat de modificări

constructive, a variantei avizate de către RAR și a termenului/termenelor de realizare a acestui retrofit, astfel încât organizatoarea procedurii să poată verifica dacă ofertantul poate respecta obligațiile care îi incumbă în perioada de mobilizare.

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

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

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

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

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

- a) Crearea unor prejudicii pentru ofertanții care dețin asemenea echipamente și nu sunt declarați câștigători, în detrimentul unui ofertant care deține autobuze care nu sunt echipate cu asemenea echipamente de acces;
- b) Rezilierea contractului de delegare atribuit, caz care ar leza interesul public.

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

1) Varianta constructivă avizată RAR, din care să reiasă dacă se modifică capacitatea de transport, numărul de uși, etc.

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

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

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

În probațiune, sunt atașate înscrisuri.

Prin adresa nr. 3861/175/C3/25.01.2023, în temeiul dispozițiilor art. 61<sup>1</sup> alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, Consiliul i-a solicitat contestatorului să transmită, în termen de 5 zile de la data sesizării Consiliului, dovada constituirii cauțiunii în quantumul stabilit de lege. Totodată, în temeiul prevederilor art. 16 alin. (1) din același act normativ, i-a solicitat și prezentarea dovezii datei comunicării contestației către entitatea contractantă.

Prin adresa nr. 4448/175/C3/27.01.2023, în temeiul dispozițiilor art. 18 și art. 20 din Legea nr. 101/2016, Consiliul i-a solicitat autorității contractante să transmită la dosarul cauzei, în copie, dosarul achiziției publice.

Prin adresa nr. V/2546/02.02.2023, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. 5480/02.02.2023, entitatea contractantă a transmis punctul de vedere cu privire la contestația formulată de TRANSMIXT SA, prin care, pe fond, în temeiul dispozițiilor art. 18 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, a solicitat respingerea acesteia ca nefondată, cu consecința menținerii documentației de atribuire ca fiind întocmită în conformitate cu prevederile legale.

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

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

- a) vechimea medie a parcului de autobuze;
- b) clasificarea autobuzelor;
- c) nivelul tarifului;

d) dotarea cu instalație de aer condiționat;  
e) capacitatea de transport;  
f) norma de poluare a autobuzului;  
g) utilizarea combustibililor alternativi, astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

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

- Prin documentația de atribuire, entitatea contractantă a stabilit factorul de evaluare „tariful mediu pe kilometru/loc” drept factor de evaluare de natură financiară. În documentație s-a prevăzut că fundamentarea tarifelor se va face în conformitate cu prevederile Ordinului ANRSC nr. 272/2007 și că valoarea tarifului mediu pe kilometru/loc este cea prevăzută la poziția XII din tabelul referitor la structura pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea tarifului pentru serviciul public județean de persoane prin curse regulate din Anexa nr. 2 la Ordinul ANRSC nr. 272/2007, pe care organizatoarea procedurii îl redă în facsimil. Totodată, instituția precizează că tabelul din Anexa nr. 2 la Ordinul ANRSC nr. 272/2007 a cunoscut o modificare prin Ordinul nr. 634/02.09.2022, iar tariful mediu lei/km/loc (calculat ca raport între valoarea totală a serviciilor și produsul dintre numărul total de km planificați și capacitatea de medie) se regăsește la poziția XI.

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

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

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

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

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

- Documentația de atribuire prevede, ca cerință, obligativitatea viitorului operator de servicii de transport de a asigura că toate mijloacele de transport în comun implicate în viitorul contract să fie adaptate pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu handicap, în acord și cu decizia C.N.S.C. nr. 2858/C3/3048, 3049, 3050, 3052 din data de 24.12.2021.

- Solicitarea contestatorului, respectiv aceea de a impune prin documentația de atribuire ofertanților care declară că echipamentele vor fi montate în perioada de mobilizare să depună odată cu oferta tehnică și documente precum: 1) Varianta constructivă avizată RAR, din care să reiasă dacă se modifică capacitatea de transport, numărul de uși, etc. și 2) Contract cu atelierul autorizat de modificări constructive din care să rezulte obligativitatea realizării acestui retrofit, costul, perioada de montare și reomologare corelată cu perioada de mobilizare, este în măsură a restricționa participarea la prezenta procedură a unor operatori de pe piața de profil, iar prezentarea la termenul limită de depunere a ofertelor a acestor documente este excesivă.

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

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

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

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

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

Prin adresa înregistrată la C.N.S.C. sub nr. 6152/07.02.2023, contestatorul a formulat concluzii scrise, prin care a adus la cunoștința Consiliului faptul că renunță la cererea de studiere a dosarului cauzei și a reiterat solicitările formulate în cererea introductivă. Totodată, excedentar argumentelor invocate în contestație, acesta învederează și următoarele considerente:

I. Petentul reia aspectele referitoare la interesul pe care-l manifestă în promovarea contestației și, făcând trimitere la prevederile art. 164<sup>4</sup> din Legea nr. 99/2016, apreciază că maniera în care a fost elaborată documentația de atribuire este una discriminatorie, incompletă și nelegală. Totodată, acesta face trimitere la prevederile H.G. nr. 901/2015 și susține că, pentru ca procedura de atribuire să se desfășoare în mod legal, este necesar să fie luate în seamă solicitările formulate prin contestație. Altminteri, este necesar ca procedura să fie anulată, conchide contestatorul.

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

A) Contestatorul consideră că afirmația prezentată de entitatea contractantă în punctul acesteia de vedere, respectiv: „*Prin documentația de atribuire ofertanților li se solicită să prezinte o fundamentare a tarifului mediului lei/km/loc pentru fiecare traseu din cadrul grupei de trasee pentru care se depune oferta, [...], pe baza acestor tarife rezultate ofertate urmând a se calcula tarifele de călătorie pe fiecare traseu*”, încalcă prevederile art. 8.4.8.3.4 din caietul de sarcini, pe care le redă.

Reiterând argumentațiile referitoare la încălcarea prevederilor art. 27<sup>1</sup> din Ordinul ANRSC nr. 272/2007 și formulând exemple ipotetice, contestatorul subliniază că nu există o justificare rezonabilă și legală pentru care s-ar utiliza un astfel de plan tarifar, în condițiile în care atribuirea serviciului de transport se face la nivel de lot, iar nu la nivel de traseu, fiind în mod clar dezavantajos pentru cetățenii calatori, dar și pentru operatorii de transport public.

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

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



- pe de-o parte, că pentru fiecare grupă de trasee corespunzătoare lotului, tariful mediu pe kilometru/loc se fundamentează conform anexei 1 la Formularul 9;

- pe de altă parte, că se calculează ca medie aritmetică a tarifelor medii lei/km /loc a traseelor din cadrul grupei de trasee corespunzătoare lotului;

Vis a vis de afirmația entității contractante, potrivit căreia „*nu există nici un fel de denaturare a elementelor variabile ce conduc la tarif*”, contestatorul opinează că, prin folosirea acestei sintagme, instituția organizatoare a procedurii susține că nu ar exista o denaturare a elementelor variabile dacă toți ofertanții ar aplica aceeași modalitate de stabilire a elementelor, prin urmare, dacă ar aplica cerințele contrare prevederilor legale. Autorul contestației semnalează că acest raționament este totalmente eronat, deoarece tariful mediu lei/km/loc calculat pe întreaga grupă de trasee are scop atât de departajare între ofertanți, cât și de bază a stabilirii tarifelor de călătorie, conform prevederilor art. 8.4.8.3.4. din caietul de sarcini, ultimul alineat, și articolului 27<sup>1</sup> din Ordinul ANRSC nr. 272 /2007.

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

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

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

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

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

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

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

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

i. [...]

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

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

Documentația de atribuire — grilă de punctaj, pag 21/

Nivelul tarifului

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

Documentația de atribuire — Anexa 1 — Caiet de sarcini

9. Modul de prezentare a propunerii financiare

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

i. [...]

ii. Formularul de Propunere Financiară (conform formularului pus la dispoziție de Entitatea Contractantă în Secțiunea D - Formulare pentru depunerea Ofertei a Documentației de Atribuire - Formularul nr. 9 - Formularul de ofertă financiară din Secțiunea Formulare. Tariful mediu pe kilometru/loc este cel fundamentat conform Anexei 1 la formular nr. 9 pentru fiecare Grupă de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta., se calculează ca medie aritmetică a tarifelor

medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul Grupei de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta.

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

Nivelul tarifului

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

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

Descriere

Criteriul de atribuire

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

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

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

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

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

Concluzionând, petentul solicită eliminarea oricărei referințe la calculul tarifului mediu lei/km/loc ca medie aritmetică a tarifelor medii, dar și orice alte prevederi nelegale identificate ca urmare a analizei Consiliului.

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

A) Contrar susținerilor entității contractante, respectiv: *„Solicitarea contestatarului de a impune prin documentatia de atribuire ofertantilor care declară că echipamentele vor fi montate în perioada de mobilizare să*

depună odată cu Oferta tehnică și documente precum: (...), 2) Contract cu atelierul autorizat de modificări constructive din care să rezulte obligativitatea realizării acestui retrofit, costul, perioada de montare și reomologare corelată cu perioada de mobilizare, este în măsură a restricționa participarea la prezenta procedura a unor operatori de pe piața de profil iar prezentarea la termenul limita de depunere a ofertelor a acestor documente considerăm a fi excesivă”, contestatorul apreciază că această cerință este o condiție obligatorie impusă de Registrul Auto Român, singurul care deține competența de a omologa autovehiculele, astfel cum reiese din răspunsul nr. 15333 din 18 ianuarie 2023.

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

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

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

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

B) Autorul contestației redă prevederi cuprinse în documentația de atribuire, respectiv: „Oferta este neconformă dacă : i. „nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini” și „Autobuzele utilizate în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii”, și, coroborându-le, apreciază că susținerea entității contractante, în sensul că adaptarea mijloacelor de transport în comun „se raportează la perioada de derulare a contractului de delegare și nu

reprezintă conformitatea ofertelor”, este o interpretare eronată a prevederilor sus-redate.

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

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

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

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

Prin adresa nr. 53/10.01.2023, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. 4238/27.01.2023, TRANSMIXT SA a depus, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii având nr. 208827861/1, eliberată de CEC Bank Sucursala Bistrița, în cuantum de 220.000,00 lei.

Analizând susținerile și documentele depuse la dosarul cauzei,

### **CONSILIUL constată următoarele:**

JUDEȚUL BISTRIȚA-NĂSĂUD, în calitate de entitate contractantă, a organizat licitația deschisă, derulată online, pe loturi, în vederea atribuirii contractului având ca obiect: „Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud, loturi 2,3,6,7,8,10,11”, cod CPV: 60112000-6, elaborând, în acest sens, documentația de atribuire aferentă și publicând în SEAP anunțul de participare nr. CN1051123 din 12.01.2023, conform căruia valoarea estimată totală a procedurii este de 200.222.707,02 lei, iar valoarea estimată a Lotului 3 este de 62.108.692,25 lei, fără TVA. Conform cap. II.2.5) din anunț, criteriul de atribuire pentru lotul contestat este „cel mai bun raport calitate preț”, acesta având 7 factori de evaluare, respectiv: „Prețul ofertei”, cu o pondere de 25%, „a) Vechimea medie a parcului de autobuze”, cu o pondere de 25% și „b) Clasificarea autobuzelor”, cu o pondere de 8%, „c) Norma de poluare a autobuzului”, cu o pondere de 25%, „d) Dotarea cu instalație de aer condiționat”, cu o pondere de 3%, „e) Capacitatea de transport”, cu o pondere de 7% și „f) Utilizarea combustibililor alternativi, astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi”, cu o pondere de 7%,

Solicitarea privind suspendarea procedurii de atribuire pentru lotul contestat a fost analizată de Consiliu, fiind admisă, prin încheierea nr. 242/C3/175 din data de 31.01.2023. Această hotărâre a fost comunicată către părți prin adresele nr. 5351/175/C3 și nr. 5345/175/C3 din 02.02.2023.

Procedând la soluționarea contestației formulate de TRANSMIXT SA, Consiliul constată că aceasta vizează prevederile documentației de atribuire pentru lotul 3, fiind formulate critici cu privire la (1) modul de calcul stabilit de entitatea contractantă pentru factorul de evaluare corespunzător componentei financiare, respectiv „nivelul tarifului”, precum și critici cu privire la (2) modalitatea de demonstrare a îndeplinirii cerinței „Autobuzele utilizate în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii”.

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

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

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

Consiliul reține că, în replică, prin punctul de vedere nr. 5480/02.02.2023, entitatea contractantă precizează că „în cadrul formularului de ofertă financiară s-a solicitat ofertanților să completeze tariful mediu pe kilometru/loc ca și medie aritmetică a tarifelor

medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul grupei, care tarife la rândul lor au fost fundamentate conform prevederilor legale, pe structura de cheltuieli din cadrul Normelor-cadru. Tarifalul mediu lei/km/loc oferat pe întreaga grupă de trasee și care se solicită a fi prezentat în cadrul Formularului 9 are drept scop departajarea dintre ofertanți și dacă toți ofertanții îl prezintă ca si medie aritmetică a tarifelor medii lei/km/loc de pe trasee nu există niciun fel de denaturare a elementelor variabile ce conduc la tarif.

Procedând la soluționarea criticilor formulate de TRANSMIXT SA, prin raportare la prevederile Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, la prevederile *Ordinului nr. 272/2007 privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local și județean de persoane, modificat prin Ordinul nr. 134/2019*, la prevederile egale aplicabile în materia achizițiilor publice, precum și la susținerile părților, Consiliul constată caracterul întemeiat al criticilor formulate cu privire la modul de calcul al factorului de evaluare corespunzător componenteii financiare, având în vedere considerentele reținute în cele ce urmează.

Astfel, raportat la criteriul de atribuire stabilit de entitatea contractantă la punctul II.2.5 din cadrul anunțului de participare nr. CN1051123/12.01.2023, respectiv „Cel mai bun raport calitate-preț”, Consiliul reține ca fiind relevante în soluționare prevederile art. 23<sup>1</sup> alin. (5) din Legea nr. 92/2007 potrivit cărora „În cazul serviciilor publice de transport rutier de călători efectuate cu autobuze, factorii de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire, în condițiile legii, sunt:

- a) vechimea medie a parcului de autobuze;
- b) clasificarea autobuzelor;
- c) **nivelul tarifului**;
- d) dotarea cu instalație de aer condiționat;
- e) capacitatea de transport;
- f) norma de poluare a autobuzului;
- g) utilizarea combustibililor alternativi, astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternative”.

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

De asemenea, Consiliul are în vedere prevederile art. 27<sup>2</sup> alin. (1) lit. a) din Norma-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, aprobată prin Ordinul nr. 272/2007, potrivit cărora „Nivelul tarifelor de călătorie se determină după cum urmează:

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

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

$T_m$  (km/loc) - tariful mediu pe km/loc (lei/km/loc);  
 $V(t)$  - valoarea totală a serviciului, poz. VIII din anexa nr. 2 la prezentele  
 normele-cadru (lei);

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

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

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

$\text{Cap. 1}$  - capacitatea de transport a autobuzului 1 (nr. locuri);

$\text{Cap. 2}$  - capacitatea de transport a autobuzului 2 (nr. locuri);

$\text{Cap. n}$  - capacitatea de transport a autobuzului N (nr. locuri);

$A_N$  - numărul total de autobuze;

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

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

Într-o atare situație, Consiliul constată că se impune stabilirea factorului de evaluare corespunzător componentei financiare prin raportare la prevederile 23<sup>1</sup> alin. (5) din Legea nr. 92/2007 și art. 27<sup>2</sup> alin. (1) lit. a) din Norma-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, aprobată prin Ordinul nr. 272/2007, respectiv a nivelului tarifului, și, pe cale de consecință, eliminarea prevederilor din cadrul documentației de atribuire pentru lotul 3 (strategie de contractare, fișa de date a achiziției, caietul de sarcini, instrucțiuni pentru ofertanți, formulare)



referitoare la media aritmetică a tarifelor medii/kilometru/loc a traseelor din cadrul Grupei de trasee.

De asemenea, având în vedere că în cadrul anunțului de participare nr. CN1051123/12.01.2023 și a fișei de date a achiziției, la punctul II.2.5), factorul de evaluare corespunzător componentei financiare este „prețul ofertei” și nu „nivelul tarifului”, Consiliul constată că se impune o reverificare a documentației de atribuire, de către autoritatea contractantă, pentru a vedea dacă sunt necesare și alte modificări ale acesteia, în corelare cu criticile reținute de Consiliu, conform tuturor considerentelor de mai sus.

În aceste condiții, Consiliul constată că se impune comunicarea modificărilor adoptate către toți operatorii economici interesați de participarea la prezenta procedură de atribuire, prin postarea acestora în SEAP, în conformitate cu prevederile art. 62 alin. (1) din H.G. nr. 394/2016 potrivit cărora *„În cazul în care, după publicarea unui anunț, intervin anumite modificări față de informațiile deja existente în acesta, entitatea contractantă are obligația de a transmite spre publicare un anunț de tip erată la anunțul inițial, care trebuie să fie publicată nu mai târziu de 3 zile lucrătoare înainte de data stabilită pentru depunerea ofertelor sau cererilor de participare”*.

2. În ceea ce privește criticile referitoare la modul de demonstrare a îndeplinirii cerinței *„Autobuzele utilizate în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii”*, Consiliul reține că TRANSMIXT SA solicită ca ofertanții să depună odată cu propunerea tehnică și un contract încheiat cu atelierul autorizat de modificări constructive, a variantei avizate de către RAR și a termenului/termenelor de realizare a acestui retrofit, astfel încât entitatea contractantă să poată verifica dacă ofertantul poate respecta obligațiile care îi incumbă în perioada de mobilizare.

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

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

*„8.2 Cerințe organizatorice minimale specifice*

*(...)*

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

*(...)*

*Îndeplinirea cerințelor organizatorice minimale specifice (inclusiv deținerea șoferilor), de către operatorul/operatorii care depune/depun ofertă/oferte, mai puțin cerința privind disponibilitatea mijloacelor de transport (care trebuie să existe fizic) la data depunerii ofertei, se acceptă inclusiv în perioada de mobilizare, astfel cum este menționat la punctul 8.4.2. din prezentul caiet de sarcini. În cazul în care operatorul/operatorii nu îndeplinesc/îndeplinesc*

aceste cerințe minime la data depunerii ofertei/ofertelor, va/vor declara pe propria răspundere că le va/vor îndeplini în perioada de mobilizare”;

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

(...)

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

(...)

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

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

Astfel, Consiliul constată că entitatea contractantă a avut în vedere că îndeplinirea cerințelor organizatorice minimale, între care și cea referitoare la echiparea autobuzelor cu echipamente care să asigure accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii, se acceptă inclusiv în perioada de mobilizare, precizând, în mod clar, că operatorii economici care nu îndeplinesc cerințele minimale la data depunerii ofertelor, vor declara pe propria răspundere că vor îndeplini aceste cerințe în perioada de mobilizare.

Prin urmare, Consiliul constată că entitatea contractantă a prevăzut posibilitatea îndeplinirii cerinței privind asigurarea accesului persoanelor cu dizabilități locomotorii după semnarea contractului, în perioada de mobilizare, situație în care operatorii economici nu trebuiau să facă dovada îndeplinirii acestei cerințe în calitate de ofertanți, ci doar să depună o declarație pe propria răspundere privind îndeplinirea cerinței în cauză, obligația demonstrării îndeplinirii cerințelor minime revenindu-i, în perioada de mobilizare, ofertantului desemnat câștigător al procedurii de atribuire.

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

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

perioada de mobilizare, respectiv până la data intrării în vigoare a contractului de delegare.

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

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

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

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

#### **DECIDE:**

Admite contestația înregistrată la C.N.S.C. sub nr. 3555/25.01.2023, formulată de TRANSMIXT SA, în contradictoriu cu JUDEȚUL BISTRIȚA-NĂSĂUD.

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

Obligatorie.

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

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

Consilier de soluționare  
Nicu-Sorin

PRESEDINTE  
Eduard-Marcel

Consilier de soluționare  
Bogdan-Marius  
BOGHIU

Redactată în 4 (patru) exemplare originale, conține 28 (douăzecișopt) pagini.



ROMÂNIA  
CONSILIUL JUDEȚEAN  
BISTRIȚA-NĂSĂUD



RO420080 Municipiul Bistrița, Piața Petru Rareș, Nr.1, Tel:(40) 263/213657, Fax: 0263/214750, [www.portalbn.ro](http://www.portalbn.ro), E-mail: [cjbn@cjbn.ro](mailto:cjbn@cjbn.ro)

Birou achiziții publice, contracte

Nr.V/ 6924 / 28.03.2023

**Către: TOȚI OPERATORII ECONOMICI INTERESAȚI**

**Ref:** Procedura de atribuire a contractului de *Delegarea gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Bistrița-Năsăud, loturi 2,3,6,7,8,10,11, Anunt de participare: [CN1051123/12.01.2023]*

Atașat regăsiți documentul „*Modificări la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, aprobată prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.77/2022, conform Deciziei C.N.S.C. nr.346/C3/175 din 14.02.2023 și a Deciziei civile nr.381/2023 a Curții de Apel Cluj aplicabile pentru lotul 3 și corelarea lor cu prevederile aplicabile loturilor 2,6,7,8,10 și 11.*”

Totodată vă aducem la cunoștință că **termenul limită pentru primirea ofertelor se decalează până la 28.04.2023, ora 15:00.**

Administrator public,  
Grigore-Florin Moldovan

**Modificări la Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud, aprobată prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.77/2022, conform Deciziei C.N.S.C. nr.346/C3/175 din 14.02.2023 și a Deciziei civile nr.381/2023 a Curții de Apel Cluj aplicabile pentru lotul 3 și corelarea lor cu prevederile aplicabile loturilor 2,6,7,8,10 și 11.**

**I. Modul de calcul al factorului de evaluare, Nivelul tarifului, corespunzător componentei financiare**

1. La Cap.1.5 Factorii de evaluare relevanți și modul de aplicare a acestora, subcap.Grila de punctaj, paragraful Nivelul tarifului din Documentația de atribuire se modifică și va avea următorul conținut:

**„Nivelul tarifului**

*P<sub>T</sub> - punctajul pentru acest factor se acordă astfel:*

*a) pentru oferta cu cel mai scăzut tarif mediu/km/loc se acordă punctajul maxim alocat factorului de evaluare, respectiv 25 puncte;*

*b) pentru oferta (n) cu alt tarif decât cel prevăzut la lit. a) se acordă punctajul astfel:*

$$PT(n) = \frac{\text{tariful minim}}{\text{tariful}(n)} \times 25 "$$

2. La Cap.8 Metodologia de evaluare a ofertelor prezentate, subcap.8.1 Factori de evaluare paragraful 8.1.4.5.Grila de punctaj, subparagraful Nivelul tarifului din Anexa nr.1 Caietul de sarcini privind atribuirea Contractului de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în aria teritorială de competență a județului Bistrița-Năsăud la Documentația de atribuire, se modifică și va avea următorul conținut:

**„Nivelul tarifului**

*P<sub>T</sub> - punctajul pentru acest factor se acordă astfel:*

*a) pentru oferta cu cel mai scăzut tarif mediu/km/loc se acordă punctajul maxim alocat factorului de evaluare, respectiv 25 puncte;*

*b) pentru oferta (n) cu alt tarif decât cel prevăzut la lit. a) se acordă punctajul astfel:*

$$PT(n) = \frac{\text{tariful minim}}{\text{tariful}(n)} \times 25 "$$

3. La Cap.9 „Modul de prezentare a propunerii financiare” lit.ii) „Formularul de Propunere Financiară” din Anexa nr.1 Caietul de sarcini privind atribuirea Contractului de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în aria teritorială de competență a județului Bistrița-Năsăud la Documentația de atribuire, se modifică și va avea următorul conținut: „ii) Formularul de Propunere Financiară (conform formularului pus la dispoziție de Entitatea Contractantă în

*Secțiunea D - Formulare pentru depunerea Ofertei a Documentației de Atribuire - Formularul nr.9 - Formularul de ofertă financiară din Secțiunea Formulare. Tariful mediu pe kilometru/loc fundamentat conform anexei 1 la formular nr.9 pentru fiecare Grupă de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta."*

4. La Cap.II, Secțiunea II, Obiectul contractului, Subsecțiunile II.2.2., II.2.3., II,2.6., II.2.7., II.2.8., II.2.9., II.2.10. și II.2.11., Descriere, paragraful Criteriul de de atribuire, subparagraful Componenta financiară, Algoritm de calcul din Anexa nr.2 Instrucțiuni către ofertanți la Documentația de atribuire se modifică și va avea următorul conținut:

*„Algoritm de calcul:*

*Tariful mediu pe kilometru/loc se stabilește pentru fiecare Grupă de trasee corespunzătoare Lotului pentru care se depune oferta.*

*PT - punctajul pentru acest factor se acordă astfel:*

*a) Pentru cel mai scăzut dintre tarife se acordă punctajul maxim alocat;*

*b) Pentru celelalte tarife ofertate punctajul  $P(n)$  se calculează proporțional, astfel:  
 $P(n) = (\text{Tarif minim ofertat}/\text{tarif } n) \times \text{punctaj maxim alocat.}$ "*

5. La Cap.II, Secțiunea II, Obiectul contractului, Subsecțiunile II.2.2., II.2.3., II,2.6., II.2.7., II.2.8., II.2.9., II.2.10. și II.2.11., Descriere, paragraful Criteriul de de atribuire, după factorul de evaluare: "f) utilizarea combustibililor alternativi, astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi", paragraful:

*"Punctajul total al ofertei se calculează făcând media aritmetică a punctajelor totale obținute pe fiecare traseu din cadrul grupei de trasee, pe baza însumării punctajelor obținute la toți factorii de evaluare:*

*$P_{total} = PT + PV + PCA + PNP + PAC + PCT + PCALT$*

*Punctaj maxim total: 100*

*În cazul în care există punctaje egale între ofertanții clasati pe primul loc, departajarea acestora se face în funcție de punctajul obținut pentru factorul cu ponderea cea mai mare.*

*În ordinea ponderii, factorii după care vor fi departajați ofertanții care obțin punctaje egale sunt: nivelul tarifului, vechimea medie a parcului de autobuze, norma de poluare a autobuzelor, clasificarea autobuzelor, capacitatea de transport, utilizarea combustibililor alternativi astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, dotarea cu instalație de aer condiționat. În situația în care egalitatea se menține, entitatea contractantă are dreptul să solicite noi propuneri financiare, iar oferta câștigătoare va fi desemnată cea cu propunerea financiară cea mai mică, respectiv tariful cel mai mic."*

se modifică și va avea următorul conținut:

*“Punctajul total al ofertei se calculează pe baza însumării punctajelor obținute la toți factorii de evaluare:*

$$P_{total} = P_T + P_V + P_{CA} + P_{NP} + P_{AC} + P_{CT} + P_{CALT}$$

*Punctaj maxim total: 100*

*În cazul în care există punctaje egale între ofertanții clasați pe primul loc, departajarea acestora se face în funcție de punctajul obținut pentru factorul cu ponderea cea mai mare.*

*În ordinea ponderii, factorii după care vor fi departajați ofertanții care obțin punctaje egale sunt: nivelul tarifului, vechimea medie a parcului de autobuze, norma de poluare a autobuzelor, clasificarea autobuzelor, capacitatea de transport, utilizarea combustibililor alternativi astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, dotarea cu instalație de aer condiționat. În situația în care egalitatea se menține, entitatea contractantă are dreptul să solicite noi propuneri financiare, iar oferta câștigătoare va fi desemnată cea cu propunerea financiară cea mai mică, respectiv tariful cel mai mic.”*

6. La Cap.IV Secțiunea IV Procedură Subsecțiunea.IV.3 Prezentarea ofertei, paragraf IV.3.2 Modul de prezentare a propunerii financiare, lit.ii) din Anexa nr.2 Instrucțiuni către ofertanți la Documentația de atribuire se modifică și va avea următorul conținut: „ii. *Formularul de Propunere Financiară (conform formularului pus la dispoziție de Entitatea Contractantă în Secțiunea D - Formulare pentru depunerea Ofertei a Documentației de Atribuire – Formularul nr. 9 – Formularul de ofertă financiară din Secțiunea Formulare. Tariful mediu pe kilometru/loc fundamentat conform anexei 1 la formular nr. 9 pentru fiecare Grupă de trasee corespunzătoare lotului pentru care se depune oferta.”*

7. În Formularul nr.9 Formular de oferta financiară din Anexa nr.3 Formulare la Documentația de atribuire prevederea: **„ofertăm tariful mediu/km/loc de \_\_\_\_\_ [lei/km/loc] [introduceți suma în cifre și litere din Anexa nr.1 la Formularul nr. 9], fără TVA, la care se adaugă TVA de \_\_\_\_\_ [introduceți suma în cifre și litere], pentru Lotul .... ca medie aritmetică a tarifelor medii/km/loc pentru traseele care compun Grupa (Pachetul) de trasee corespunzătoare Lotului ....”** se înlocuiește cu prevederea: **„ofertăm tariful mediu/km/loc de \_\_\_\_\_ [lei/km/loc] [introduceți suma în cifre și litere din Anexa nr.1 la Formularul nr. 9], fără TVA, la care se adaugă TVA de \_\_\_\_\_ [introduceți suma în cifre și litere], pentru Lotul ....”**

Titlul Anexei nr.1 la Formularul nr.9 se modifică și va avea următorul conținut: **„FUNDAMENTAREA TARIFULUI UNEI CĂLĂTORII -STRUCTURA-** pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea tarifului pentru serviciul public județean de persoane efectuat prin curse regulate din grupa (pachetul) de trasee\_\_\_\_(lot)\_\_\_\_\_” și în mod corespunzător se modifică și nota de subsol care va avea următorul conținut:

**„Notă: 1. Structura va fi adaptată pe elemente de cheltuieli specifice fiecărui operator de transport. 2. Pentru cheltuielile financiare se vor anexa toate documentele și justificările privind utilizarea acestora. 3. Veniturile realizate din activitatea de exploatare, specifice fiecărui operator de transport public județean de persoane sunt obținute din: bilete și abonamente etc.”**

**II. Obligativitatea ofertanților care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare, să depună odată cu oferta tehnică și varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat .**

1. La Cap.8 Metodologia de evaluare a ofertelor prezentate, subcapitolul 8.2 Cerințe organizatorice minimale specifice din Anexa nr.1 Caietul de sarcini privind atribuirea Contractului de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în aria teritorială de competență a județului Bistrița-Năsăud la Documentația de atribuire, **pct.8.2.3** se completează, după cum urmează: **„Notă: ofertanții care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare, au obligația să depună odată cu oferta tehnică și varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat.”**

2. La Cap.II, Secțiunea II, Obiectul contractului, Subsecțiunile II.2.2, II.2.3, II,2.6., II.2.7, II.2.8, II.2.9., II.2.10.și II.2.11, Descriere paragraful Criteriul de de atribuire subparagraful Componenta tehnică, lit.e) capacitatea de transport din Anexa nr.2 Instrucțiuni către ofertanți la Documentația de atribuire, **prevederea „Autobuzele utilizate în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități” se modifică și va avea următorul conținut: „Autobuzele utilizate în prestarea serviciului de transport călători vor fi echipate/adaptate cu echipamente în vederea accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități. Ofertanții care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare au obligația să depună odată cu oferta tehnică și varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru**



*persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat.”*

**3.** Formularul nr.4 - Formular de propunere tehnică din Anexa nr.3 Formulare la Documentația de atribuire, la *”Lit.B Propunerea tehnică”* solicitarea privind documentele prezentate pentru mijloacele de transport oferite se completează cu următoarea cerință, după cum urmează:

*„•copie după varianta constructivă avizată de Registrul Auto Român din care să reiasă dacă echipamentul specific pentru persoanele cu dizabilități modifică capacitatea de transport, numărul de uși sau alte elemente cu care mijlocul de transport este dotat în cazul ofertanților care declară că echipamentele specifice persoanelor cu dizabilități vor fi montate în perioada de mobilizare.”*

**III.** Toate celelalte prevederi din Documentația de atribuire a Contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Bistrița-Năsăud aprobată prin Hotărârea Consiliului Județean Bistrița-Năsăud nr.77/2022, influențate de modificările de la Cap.I-II din prezentul act modificator se corelează, cu acestea, în mod corespunzător.

Cu deosebită stimă,

**Vicepreședinte,  
Camelia Tabără**

**Arhitect șef,  
Cristina Annamaria Kerekes**

**Șef birou,  
Luminița Borșa**

**Consilier superior,  
Vasile Sălăgean**

Întocmit Sălăgean Vasile/2 ex.